* Zwickau, Auf eigene Rechnung und Gefahr *


KLEINE
WEHRMACHT

Kleine Wehrmacht-Bücherei – Band 13

# Auf eigene Rechnung und Gefahr

## Ein „alter Adler“ erzählt aus den Kinderjahren unserer Fliegerei

von

Kurt Zwickau

Verlag „Die Wehrmacht“ Berlin

1.—10. Tausend

Ausstattung: Dassel, Berlin-Wilmersdorf
Druck: Dr. Karl Meyer GmbH., Leipzig

## Inhaltsverzeichnis

## Vom „In-die-Luft-Springen" und „Versaufen"

Fliegerjahr 1910! Allen „Alten Adlern" wird das Herz warm, wenn sie dieses Jahres gedenken. Und wenn ihr, junge Brut, hier, aus des „Alten Adlers Kinderzeit", etwas erzählt bekommt, so sollt ihr neben dem Lachen auch den Ernst einmal erkennen, mit dem alles das geworden ist, was ihr als Erbe heute angetreten habt.

Das Jahr 1910 ist das „erste deutsche Fliegerjahr"! Alles, was es bis dahin gab, war Ausland. Nur zwei Namen leuchten schon früher auf! Die einzigen Deutschen, die trotz Vorurteil und vorgefaßter Meinungen den Kampf um die Luft aufgenommen hatten: August Euler und Hans Grade! Sie sind die Altmeister und Vorkämpfer!

Erst 30 Jahre sind es jetzt her, daß eine Höhe von 400 Meter einen Höhenrekord bedeutete und der Langstreckenrekord bei 120 Kilometer lag, wofür 2 Stunden 41 Minuten Flugdauer gebraucht wurden. Diese Rekorde wurden von ausländischen Piloten auf ausländischen Maschinen in ... Johannisthal und auf dem Bornstedter Felde bei Potsdam erflogen! — Wir jungen Offiziere sahen damals zu, sahen es mit eigenen Augen, was uns als „amerikanische Prahlerei" geschildert worden war. War denn niemand da, der „mit uns" sah, der uns half, Wünsche und Hoffnungen zu verwirklichen!

In allerengstem Kameradenkreise nur konnten wir uns über all das unterhalten, was unsere Herzen erfüllte. Man wurde ausgelacht oder „Phantast" genannt; sprach man mit anderen, wurde man als leichtsinnig verschrien oder als Akrobat, der lieber zum Zirkus gehen sollte. — Ein leise Anfrage bei einem Vorgesetzten gar — wir waren damals als junge Pionieroffiziere auf der „Militärtechnischen Akademie" — trug uns erhöhte „Hausaufgaben" ein, „um uns mit ernsteren Dingen zu beschäftigen!"

Also, auf „geradem" Wege ging es nicht, und so führte uns der „krumme Weg" unmittelbar zu Hans Grade! Der Lanzpreis war erflogen worden von ihm! Er hatte zur Bedingung, daß „ein deutscher Flieger auf einer in allen Teilen in Deutschland hergestellten Maschine das sogenannte ‚Dreieck' auf dem Flugplatz Johannisthal umflog".

Unser Entschluß, bei Grade fliegen zu lernen, stand fest, und die Durchführungsart war die erste uns unbewußte fliegerische Eigenschaft, die damals wie heute eine der Vorbedingungen für einen Flieger sind: zäh sein, nicht lockerlassen, frech sein und sich nicht verblüffen lassen!

Bei einem kräftigen Abendschoppen, bei dem wir Grades Erfolg feierten, entwarfen wir unseren Schlachtplan. Leider habe ich den Brief nicht mehr, den wir damals mit Abendschoppenmut und erfüllt von glühender Begeisterung nach Bork an Hans Grade geschrieben haben. Der Inhalt war kurz der, daß wir voll fliegerischen Tatendranges seien, allerdings gar kein Geld besäßen. Fliegen wollten und mußten wir lernen,

und da er ja schließlich auch Pionier sei — Grade hatte sein „Einjährigenjahr" im Magdeburger Pionierbataillon soeben abgeleistet —, würden wir auch vor einem „dienstlichen Befehl" nicht zurückschrecken.

Umgehend kam die Antwort: „Jawohl ... aber Bruch müßt ihr selbst bezahlen, alles andere ist frei!"

Der Start war gelungen, allerdings wußten wir wirklich nicht, wohin der Flug dann gehen würde! Wir machten uns auch gar keine Gedanken darüber, auch nicht, wie wir das nun mit unserem Dienst und unseren Vorgesetzten regeln konnten ... wir durften Fliegen lernen! Das war das einzige, was uns ganz erfüllte; alles andere trat in den Hintergrund, mußte „sich von selbst erledigen"!

Im November 1909 führte uns die Beelitzer Bahn nach Bork. — Ein klarer, kalter Wintertag, der uns die Hoffnung gab, daß geflogen werden konnte! So selbstverständlich war das nämlich nicht! Ganz abgesehen von der Flugfertigkeit der Maschine, kam es auf die „Windverhältnisse" des Flugplatzes an, der im Walde lag.

Unser Anmarsch von der Station zum Platz war ein einziges Horchen nach „Propellergeräusch". Dieses erste Horchen hat uns dann begleitet durch viele, viele Fliegerjahre hindurch, hat den Schritt beflügelt oder das „zu spät gekommene" schlechte Gewissen beruhigt. Es war dabei, wenn wir einen notgelandeten oder verunglückten Kameraden suchten, und löste die Spannung, wenn sich endlich die überfällige Maschine ankündigte!

An unserem ersten Besuchstag in Bork wurde aber nicht geflogen. Das lag nicht am Wetter, sondern weil wir uns so fein gemacht hatten. Hellgraue Uniform, Mantel, Überrock und lange Hosen ... Hans Grade konnte, unter der gewissen Förmlichkeit der Vorstellung, sein Lachen kaum verbergen.

Dafür sahen wir uns aber die „Fabrik" an, und wenn ich das heute auch in Anführungsstriche setze, damals war es tatsächlich eine Fabrik. Meist bestanden die damaligen „Flugzeugwerke" aus einem einzigen Schuppen, in dem sich alles befand, oft einschließlich der Wohnung des „Fabrikbesitzers". Das war gerade das Hervorragende und Herrliche an der Fliegerei. Alles opferte man ihr, in allem lebte man ihr selbst!

Die Besichtigung ergab, daß uns vier Kameraden eine Maschine zur Verfügung stand, die aber auch von Grade selbst gebraucht wurde, bis seine neue fertig war.

Mit „fachmännischen" Augen sahen wir uns die Maschine an, die soeben erst 40 000 Mark erflogen hatte, mit denen der Lanzpreis ausgestattet war. Wir sahen zu dem Manne hin, der das alles von sich allein heraus geleistet und für Deutschland vollbracht hatte, und spürten Bewunderung und Verehrung.

Auch ohne geflogen zu sein, war unser erster „Flugtag" so inhaltsreich, so voller Neuland, daß wir unsere Heimfahrt befriedigt mit dem Bewußtsein antraten, teilzuhaben an der Verwirklichung des Menschenfluges, um den seit Leonardo da Vinci phantasiert und seit Lilienthal, als erstem Pionier, gestorben wurde!

Die Rückfahrt diente einer Beratung, um unsere Anzug-

frage zu lösen. Allerdings stand dieses Problem nicht unter der Devise: wie sehe ich schön oder schick aus, wie wir es später bei den ersten Piloten, besonders „Pilotinnen" erleben durften, sondern lediglich unter dem Zeichen der Billigkeit und des Praktischen. Schon das „Probesitzen" im „Grade" hatte uns genügend Ölandenken auf unseren Mänteln hinterlassen, weit mehr aber der Hinweis Grades darauf, daß sein Motor dann „bester Laune" sei, wenn sich seine Betriebsreste über den darunter sitzenden „Aviateur" ergössen! „Schaun Sie meine Lederjacke an, könnte der beste Ölbenzin-Reservetank sein."

Die Anzugfrage löste schließlich einer von uns, genannt „Pionier Klinke", dessen Vater eine Kesselfabrik hatte und der sich der Monteure im „Kesselanzug" entsann, was mehr seinem Erinnerungs- als seinem Scharfsinn zuzurechnen war. Ein billigeres und damals praktischeres Fliegerzeug, Kombination genannt, hat es wohl kaum gegeben, jedenfalls nicht, als wir es kauften. Später, als sich der Zweck in dem betreffenden Geschäft herumgesprochen hatte, sind die Preise beträchtlich in die Höhe geschnellt.

Kleine Dinge waren das alles, nach heutigem Maßstab gemessen, wo „auf Kammer" alles aufs beste empfangen und kostenlos über den Arm genommen wird. — Die heutige Kombination aber ist nichts anderes als ein „moderner" Kesselanzug von damals, obendrein versehen mit all den praktischen Einrichtungen an Taschen und Reißverschlüssen, an Rücken und Fallschirmgurten, auf die wir verzichten mußten.

Das Schwierigste für uns, die wir nunmehr als „Schwarz-

flieger" ein Doppelleben zu führen gezwungen waren, war es, unseren Dienst mit dem Fliegenlernen in Einklang zu bringen. Es war Winter, die Tage waren kurz, und der einzige in Frage kommende Zug konnte nur im „Marsch–Marsch" nach Hörsaalschluß knapp erreicht werden. Das war aber das wenigste, viel einschneidender blieb es, daß wir „zwoter" Klasse fahren mußten, da wir in Uniform waren und uns zum Umziehen keine Zeit blieb. Wieder ein schwieriges Problem, dessen Lösung uns zu weiterer Einschränkung unseres schmalen Leutnantslebens in Berlin zwang. Aber – wir wollten „Fliegen lernen" ... kein Opfer gab es, das wir darum nicht gern gebracht hätten. Wie viele Männer und junge Begeisterte gab es, die alles opferten, alles aufgaben, um das eine Ziel zu erreichen, dem wir alle uns verschworen hatten. Heute habt ihr es einfacher, Kameraden, ihr meldet euch, und alles andere läuft automatisch ab.

Und nun geht es los! – „Maschine und Lehrer" stehen startbereit vor uns! – Denkst du! – „Also", sagt Hans Grade, und seine Hand macht eine freundlich einladende Geste zur Maschine, „da sehen Sie sich erst mal den Pumpenschwengel an!"

Der Pumpenschwengel ist die „vollautomatische" Steuerung, denn in ihm sind alle Steuerbewegungen vereinigt, die nur mit einer Hand, und zwar der linken, betätigt werden.

Ja da steht man nun und sieht sich den Pumpenschwengel an. Es ist in der Tat ein Schwengel, als ob er eben von einer gewöhnlichen Hofpumpe abgenommen worden wäre. Aber

dieser Flugzeugschwengel ist etwas Besonderes, denn er dreht sich nach allen möglichen Richtungen, ja sogar um sich selber. Ein wahres Wunderwerk, das es aber in sich hat, wie wir später oft genug erfahren mußten. Die einfachste und allen bekannteste Bewegung war eben die seiner natürlichen Bestimmung, des Auf und Ab, also des Hochziehens und Herunterdrückens. Hiermit war das Höhen- und Tiefensteuer gekoppelt. Den Schwengel hochziehen, zum Leibe hinbewegen, das war Höhensteuer; das Herunterdrücken betätigte das Tiefensteuer. Nun kamen aber die dem gewöhnlichen Pumpenschwengel ungewohnten Bewegungen, nämlich das nach links oder rechts Zurseiteführen. Hiermit gab man linkes oder rechtes Seitensteuer. Zum Schluß die komplizierteste Bewegung, die sich je ein Schwengel träumen ließ, nämlich die Drehung um sich selbst, nach links oder rechts. „Verwindung" sei das, sagte Grade, was wir mit verständnisvollem Kopfnicken bestätigten, obwohl wir alle keine blasse Ahnung hatten, was wohl Verwindung sei! Als nun aber Hans uns „auf der Erde" zeigte, wie dieser Schwengel in der Verbindung all der ihm innewohnenden beweglichen Eigenschaften arbeitete und wie eine schwengelgewohnte linke Hand drehend, ziehend, drückend, seitlich mal links, mal rechts rührend und führend herumfuhrwerkte, da wußte man erst, was aus so einem simplen Pumpenschwengel alles mal werden konnte.

Und darin also bestand unser erster Flugunterricht, daß wir alle hintereinander „schwengelten". Das geschah so, daß sich Hans vor die Maschine stellte und nun mit den Armen „Luft"

markierte. Arm hoch hieß Höhensteuer, Arm herunter Tiefensteuer, Arm rechts oder links die Seitensteuerbewegungen, und wenn er sich schief zu einer Seite fallen ließ, so hieß das: Aufrichten, also Verwindung! Nun wußten wir es.

Von der eigenen Gymnastik voll befriedigt, überließ dann Grade die Fortsetzung dieser Übungen uns selbst.

Die „Abnahmeprüfung" unseres automatischen Reagierens gestaltete sich denkbar komisch. Ein unbeteiligter Zuschauer hätte meinen können, wir wären nicht ganz richtig: einer vor der Maschine verrenkt sich Arme und Leib, und der „Insasse" fuchtelt wie verrückt mit dem Schwengel herum! Wir aber wußten, was wir taten, und wußten auch, daß das automatische Handeln unerhört wichtig war.

Die nächste Übung galt dem Motor. Grade flog einen selbstkonstruierten Zweitaktmotor, der den großen Vorteil hatte, daß er bei verhältnismäßig großer PS-Leistung sehr leicht war, zumal er luftgekühlt lief. Der Nachteil bestand aber darin, daß er es nicht lange aushielt, die Regulierung der Gaszuführung lag allein in der Hand und nicht zuletzt im Gehör des Fliegenden. Das bedeutete, daß die rechte Hand, unter hocherhobenem Arm, ständig an der Benzinspindel des nach vorwärts schräg über dem Flieger liegenden Motors sein mußte. Nahm man auch nur eine Sekunde die Hand fort, dann konnte man sicher sein, daß das der Motor übelnahm und nach mehrmaligem Kluckſen seinen Atem aufgab. Anstatt daß der Motor lief, lief das Benzin! — Der Motor war versoffen. Manchem Gradepilot hat der versoffene Motor die Siegespalme, oft

beim letzten Zugreifen, entrissen und war daran schuld, daß der Pilot aus Wut danach das gleiche tat.

Also wir übten nun den Motor bedienen. Das war schon deshalb anstrengend, weil immer einer den Propeller anwerfen mußte. Das Schlimme dabei war, daß es immer den traf, der gar nicht „Motor-laufen-lassen" übte. Der Übende saß nämlich in aller Ruhe in der Maschine, gab zu viel oder zu wenig Gas, was den Motor zum Stehen, den Propelleranwerfer aber zum Laufen brachte. Bald hatten wir ein Rezept ausgearbeitet! Dreimal durfte einem von uns das „Stehenbleiben" passieren, dann war mit dem Anwerfen Schluß. Man ließ hohnlächelnd den „Erdaviateur" im Stich und setzte sich auf die Erde, man streikte. Das Bild, das sich dann zeigte, ist mit Worten kaum zu beschreiben. Unser Erdaviateur drehte die Benzinspindel so weit auf, daß eben das „Benzin kam", dann 'raus aus der Hängematte, durch Spanndrähte, fast auf der Erde kriechend, hindurch, herum um die Maschine, hin zum Propeller und Anwerfen! „Burrrrrrrr" machte der Motor, auf gleichem Wege zurück in die Matte, und wenn man gerade die Hand zur Benzinspindel hochnehmen wollte, um nun richtig Gas zu geben ... blubb, blubb, blubb — aus war der Traum! Auch das durfte jedem nur dreimal passieren, dann hieß es: 'raus aus der Maschine, der Nächste kommt heran!

Geschafft wurde es dennoch! Während aller dieser Erdübungen studierte man die Maschine als solche. Bambusrohre waren das Gerippe, aus dem die Flügel mit hochziehbaren Enden sowie der Schwanz mit dem Leitwerk hergestellt waren.

Eine Unzahl von einfachen, dünnen Drähten führten von den Flügeln nach hinten zum Schwanz, um das einzige nach hinten gehende starke Bambusrohr zu verspannen. Eine ebenso große Anzahl von Drähten verspannten die Flügel zum Fahrgestell hin, wodurch das Einsteigen in den Sitz, der in Form einer Liegestuhlmatte unter den Flügeln aufgehängt war, sehr erschwert wurde. Vor den Flügeln, unter Vereinigung mit den Rohren des Fahrgestelles, war der Motor eingebaut. Wie die Spinne im Netz, so saß man im Mittelpunkt der Maschine, umgeben von einem Wald von Drähten, in denen man, stieg man ein oder aus, mit Mütze, Armen und Beinen hängenblieb. Was jeden heute primitiv anmutet, wurde damals bewundert, was heute als unmöglich angesehen würde, entzog sich der damaligen Urteilskraft, die sich erst bilden mußte an Wagemut und Menschenleben.

Besonders kunstvoll war der Propeller. Ein Gasrohr, das an beiden Enden eine in die Länge gezogene Blechschaufel trug, führte diesen stolzen Namen. Ist ein Propeller schon ein gefährlich Ding an sich, so erst dieser, der mit seinen scharfen Blechschneiden einer rotierenden Guillotine gleichkam. Wir hatten höllischen Respekt vor diesem Ding, insbesondere beim Anwerfen auf glattem, gefrorenem Boden.

Bald war die Erdausbildung beendet. Wir konnten Steuer und Motor bedienen, wußten, wie man ein- und aussteigt, und nun konnte es losgehen!

Grade machte es uns vor, indem er sagte: Gas geben, Pumpenschwengel vorwärts drücken und mit dadurch erhobenem Schwanz geradeaus rollen. War alles fabelhaft einfach. Also ... hinein!

Nun erst entwickelte sich ein „Rollflugbetrieb", wie er komischer kaum auszudenken war. Man stelle sich vor: die rechte Hand hocherhoben an der Benzinspindel, die linke Hand an dem nach allen Seiten hin beweglichen Pumpenschwengel, man selber hing mehr, als man saß, unter diesem Vogel, wobei der „werteste" Körperteil ziemlich dicht über dem Erdboden schwebte. Ein anständiger Maulwurfshügel oder, wie hier auf dem ausgeholzten Flugplatz, stehengebliebene kleine Baumstümpfe sind uns jetzt noch in unangenehmer Erinnerung.

Überhaupt dieser Flugplatz! Wer wie Grade fliegen konnte, war glücklich, einen solchen Platz ganz allein für sich zu haben. Für uns aber, die wir erst lernen sollten, war die Waldumrahmung das, was für einen lernenden Radfahrer „der einzige Baum" ist. Uns war der Platz viel zu klein.

Nun gab es für unsere „Rollübungen" eine besondere Bahn, man würde heute sagen Startbahn, die diagonal in eine Waldecke führte und somit die längste Geradeausstrecke darstellte. Sehr breit war sie nicht, doch es sollte uns vorbehalten bleiben, sie im Laufe der Zeit ganz erheblich zu verbreitern.

Die Rollerei ging also los! Kaum hatte sich die Maschine in Bewegung gesetzt, so geschah, je nach Temperament des Insassen, folgendes: entweder er war ein Mordsdraufgänger, dann gab er kräftig Gas und drückte gewaltig auf den Schwengel, was zur Folge hatte, daß der Schwanz übermäßig hoch kam, der Propeller also Gefahr lief, in den Erdboden zu hauen. Er zog daher schnellstens den Schwengel an, und schon ging die Maschine in die Luft. Das nahm aber der Motor wieder übel,

denn soviel Gas hatte er noch nicht, blieb daher stehen, und nun werkte unser „Aviateur" mit dem Schwengel herum, als könnte der ihm auf diese Weise helfen.

Das alles spielte sich natürlich in Sekundenschnelle ab, „Höhen" gefährlicher Art wurden bei diesen unfreiwilligen Sprüngen nicht erreicht, so daß man, ehe man es sich versah, auf der Erde herumhopste und besonders hierbei mit dem bewußten, herunterhängenden Körperteil mehr oder weniger harte Erdfühlung nahm. Der Besonnene hingegen, der ganz vorsichtig Gas gab, bis sich die Maschine langsam in Bewegung setzte, drückte mehr und mehr auf den Schwengel, was aber den Schwanz, der geringen Fahrt wegen, keineswegs dazu bewegen konnte, hochzugehen. Er blieb in aller Ruhe auf der Erde, verlangsamte dadurch immer mehr die Fahrt. Das kleine Rädchen, das hinten den Schwanz trug, machte sich früher oder später zum feststehenden Mittelpunkt eines Kreises, um den sich nun der verblüffte „Pilot" mitsamt der Maschine in immer schneller werdender Bewegung gedreht sah. Auch er suchte Hilfe beim Schwengel, was nur zur Folge hatte, daß sich das Rädchen entschloß, einen anderen Halte- oder Drehpunkt zu suchen, wodurch die Maschine einen plötzlichen Richtungswechsel vornahm. Längst war bei dem Karussell der Motor, die Spindel und alles sonst Geübte vergessen ... er beendete das Kreiselspiel und blieb stehen. In beiden Fällen aber stand der Vogel nun hilflos mitten auf dem Platz, der uns zum Rollen recht klein, zum Laufen dagegen doch recht groß erschien.

Immerhin betrug man sich in den ersten Rolltagen sehr

„kameradschaftlich" und marschierte hin, um dem Piloten neuen Schwung zu geben, also den Propeller anzuwerfen. Lange erhielt sich diese „Kameradschaft" jedoch nicht. Im gleichen Verhältnis, wie unsere Rollkünste zunahmen, nahm die hilfsbereite Rennerei ab. Ganz vorsichtige Leute nahmen sich daher zwei anständige Steine oder Knüppel mit, um beim eigenen Anwerfen wenigstens das „selbständige Abfahren" des Vogels zu verhindern. Saß man dann wieder in seiner Schaukelmatte, dann ging das Geangele mit den Beinen los, um die Hemmdinger wieder von den Rädern fortzubekommen.

Überhaupt die Beine! Von ihnen war noch gar nicht die Rede! Im Hängesitz stemmte man sich mit ihnen gegen die Achse, an der die beiden Laufräder anmontiert waren; im übrigen dienten sie aber im letzten Auslauf der Maschine als Bremse. So, wie man den Rodelschlitten dirigiert, so hackte man mit den Absätzen in die Erde, um den Lauf der Maschine zu hemmen. Auch diese Kunst wollte gelernt sein. Manchen verstauchten Knöchel gab es dabei, und von Absätzen war bald keine Rede mehr.

Das soll nun aber nicht heißen, daß unser Vogel keine richtige Bremse besessen hätte. Im Gegenteil! Nur hatten wir allerhand Manschetten davor. Sie saß zwischen den Rädern und wurde an der Achse, eben da, wo die Füße ihren Halt fanden, betätigt. Es war eine eiserne Kralle, die bereit war, sich tief in die Erde zu graben, am liebsten aber, sich in die schon an anderer Stelle erwähnten kleinen Rodestumpen festzukrallen. Es ging noch glimpflich ab, wenn Propeller und

Bremse nur zeigen wollten, wer es besser konnte. Dann machte man Martin Luther: Hier stehe ich, ich kann nicht anders!

War aber die Bremse von Anfang an die Überlegene, dann wußte man nicht, wohin es geht! Manchmal auf den Rücken, manchmal um eine Flügelspitze herum auf die Seite. Angenehm war beides nicht, nur war es auf dem Rücken billiger, weil unser Stahlpropeller sich nur verbog und mit kräftigen Hammerschlägen wieder in Ordnung zu bringen war. Der „verbogene" Propeller ist also keine freie Erfindung, sondern Tatsache gewesen und fand von hier aus als verulkende Redensart später seinen Weg zu dem Holzkollegen, der solche Berührung mit der Erde meist übelnahm.

Ging man aber über eine Flügelspitze, so knickte im allgemeinen die kleine Bambusstütze ein, die oben auf dem Flügel saß und die Verwindungsenden hochspannte. Das kostete erst einmal „Bruchgeld", und dann den Freitrunk für alle, die nun nicht üben konnten, denn die Maschine war außer Gefecht gesetzt.

Der Betrieb konnte erst richtig losgehen, nachdem jeder das erste Mal Gelegenheit gehabt hatte, sein Temperament „kreisend" oder „lufthüpfend" zu entschleiern. Bald brummten wir wie die wildgewordenen Hummeln mit der Maschine auf dem Platz herum, daß unserem guten Hans Grade angst und bange wurde. Dabei sorgten wir für die unbedingt notwendige Vergrößerung des Platzes. Man glaubt ja gar nicht, wie schnell man an den Waldrand an- und hineinkam. So schnell den Motor abzustellen und die Maschine zum Bremsen zu bekommen, war einfach nicht möglich. Man versuchte sein Heil mit

dem Seitensteuer, mit dem Erfolg, daß man eine andere Waldecke annahm. In den Wald ging es aber immer. Es kam also nur darauf an, nicht gleich mit zuviel Ehrgeiz die Vergrößerung des Platzes vornehmen zu wollen. Denn das nahmen selbst unser Stahlpropeller und die Flügel übel. Sonst begnügte sich unser Schaufler damit, Unterholz und kleine, dünne Stämmchen abzurasieren, um dann nach getaner Arbeit stillzustehen. So haben wir in den vier Monaten ganz erheblich für die Erweiterung der Grenzen gesorgt.

Die „rollende" Bedienung der Maschine hatte uns innerlich bereits zum halben Piloten gemacht. Wir bewunderten Grade, wenn er flog, und kritisierten die Zivilschüler, die es bereits zu den ersten Alleinflügen gebracht hatten. Wenn Grade auf dem Platz flog, mußte man hochsehen, denn er flog meist in 8 bis 10 Meter Höhe! Flogen die zwei oder drei Zivilschüler, dann sah man nach unten oder legte sich auf die Erde. Ganz sicher war es nämlich nie, ob die Räder tatsächlich über der Erde waren oder doch noch rollten. Man mußte dabei unwillkürlich an die Jungens im Nichtschwimmerbassin denken, die oben Schwimmenkönnen markierten, während sie mit den Beinen im Bassin standen. Mancher lustig-ernste Streit, ob geflogen oder nicht geflogen, hat sich da abgespielt. Und wenn man auch heute über das alles lacht, es ist ein erheblicher Unterschied, ob man den allerersten Flug seines Lebens im Jahre 1910 ganz allein machte, oder ob man später als Schüler mitflog!

Eine Zweisitzermaschine hatte Grade noch nicht, sie war erst im Bau. Alles, was man beim Fliegen zu tun hatte, ja wie

das alles überhaupt war, konnte uns nur gesagt, aber nicht im Flug gezeigt werden. Man stand also vor seinem ersten Flug wie ein Kind vor der geschlossenen Tür am Heiligabend!

Der Streit: ob geflogen oder doch noch gerollt, gewann daher ganz besondere moralische Bedeutung. Die Loslösung vom Erdboden, die heute mehr und mehr ihren seelischen Eindruck verliert, war damals für jeden, der es allein wagte, eine Willenskonzentration, hinter der eine ungeheure Kraft wirksam sein mußte. In uns Kameraden hieß diese Kraft: reinste Begeisterung an der Sache selbst und der überzeugteste Glaube an die große Zukunft, insbesondere für uns Soldaten. Bei vielen anderen hingegen war Geldverdienen und Sensationslust die Kraft, die sie trieb. Sie haben es meist mit dem Tod bezahlt, der Fliegerei im ganzen aber häufig nur geschadet.

Auch für uns kam der Tag, wo wir das „Schwanz-Hoch" genug geübt hatten und nun auch was davon haben wollten. Wie man es in der Luft macht, hatten wir gehört, viel zuviel gehört, um nicht endlich selber das alles „erleben" zu wollen. Um die „Eröffnung" wurde gelost und dann die Reihenfolge bestimmt. Immer wieder sagte Grade: „Wenn die Maschine fliegt, gleich einen Zahn zurück!" Das war das sicherste Rezept, soweit es eins gab, damit der Motor aller Voraussicht nach nicht gleich ersoff. Dabei handelte es sich zuerst nur darum, die bisher geradeaus gerollte Strecke ein kleines Stück zu fliegen.

Sobald also der erste fertig war und abrollte, lagen wir alle, wie auf Kommando, auf der Erde. Ein begeistertes „Bravo"

erklang, wenn wir die Räder über die Grasspitzen streifen sahen. „Geflogen!" So einer nach dem anderen ... und danach ging es stolz in das „Bahnhofsrestaurant" Bork, eine Wirtschaft gegenüber der Station. Wir hatten unsere Bilder mit, unter Glas und Rahmen, aber noch waren sie verhüllt. Der erste „Flug" gab aber die Berechtigung, sie unter Empfang eines Freibieres über unserem Stammsofa aufzuhängen. Das noch verhüllte Denkmal trug auf dem Umschlag den Namen und das Datum des ersten Fluges, dahinter: „Pilotenexamen am: ...?" Schon beim Aufhängen freuten wir uns auf die Enthüllungsfeier! Viele, viele Bilder sind dann später noch dazugekommen – leider wurde hinter manchem auch ein Kreuz gemacht!

Aus dem Geradeausflug wuchs uns dann die Kraft, unsere Schwingen mehr und mehr zu gebrauchen. Die erste allein geflogene Seitenkurve trug uns entweder in Waldhöhe oder drückte uns auf die Erde. Mich brachte sie in Waldhöhe, und nie werde ich den Anblick vergessen, als ich, soeben in Höhe der Waldspitzen fliegend, den ganzen Borker Forst überschauen konnte. Diese „Grade"-Flughöhe gab mir ein solches Gefühl der Sicherheit, daß es mich in meiner späteren langen Fliegerzeit immer in die Höhe getrieben hat. Diese Zuversicht, die ich empfand, ließ mich gleich einen Schritt weitergehen und die erste geschlossene Flugplatzrunde fliegen. – Unten sah ich die Kameraden winken, mit den Schals in der Luft herumfuchteln, und Hans Grade, Taschentuch schwenkend, mir die Richtung anzuzeigen, wo ich landen sollte.

Sein Auf und Ab mit dem Taschentuch verstand mein Motor schneller als ich ... er blieb nämlich von allein, und zwar ganz, stehen, während Grade mich nur zum Abdrosseln veranlassen wollte.

Was nun kam, war das erste Erlebnis meines beginnenden Fliegerdaseins der Überraschungen. Ich gab Tiefensteuer, aber auch wohl alle anderen Steuer, weil doch der verdammte Schwengel sich nach allen Richtungen hin drehen ließ. Zwischen dem Herunter ging es auch wieder mal herauf, dabei mal links, mal rechts ... bis die Maschine mit mir sich endgültig zur „Landung" anschickte. Zuerst war eine Flügelspitze am Boden, dann der Propeller, dann setzte ein Rad auf, und um das alles drehte sich der Rest der Maschine mit mir.

„Das ging ja prächtig", war mein erster Gedanke, und den zweiten gab mir der Motor ein: Benzin abdrehen, denn das ergoß sich über mein Haupt. Dann 'raus aus der Maschine und sehen, was los war.

Der Propeller war ein Fragezeichen, denn er tat, als ob er fragen wollte: „Warum hast du mich denn so hin und her geschaukelt, wo doch alles so gut ging!" Sonst war ihm nichts passiert, den bekamen wir schnell wieder gerade! Aber das Rad hatte es gehascht! Und das war das Beste, was einem passieren konnte! Dadurch war der Flügel verschont geblieben.

Nun war alles in Ordnung! Geflogen konnte zwar an dem Nachmittag nicht mehr werden, aber das dafür fällige Freibier war dieser erste „Rundflug" wirklich wert!

Im gleichen Augenblick, in dem man mich beglückwünschte,

bekam ich von allen Seiten zu hören, wie ich es hätte machen sollen! Als später dann jeder sein „erstes Erlebnis" hatte, verstummten die Ratschläge. Man wußte schon warum und freute sich restlos, wenn alles gut oder glimpflich abgegangen war.

In diese Zeit des fleißigen Übens lernten wir einen Mann in Bork kennen, der später berufen war, uns jungen Fliegeroffizieren bester Kamerad und Wegbereiter der Fliegertruppe zu werden, den damaligen Hauptmann S i e g e r t. Seinen Urlaub wollte er benutzen, um hier in Bork „auf eigene Rechnung und Gefahr", wie er später oft zum Ausdruck brachte, Fliegen zu lernen. Als alter Ballonfahrer konnte er mehr als wir die ungeheure Weite überblicken, die das Flugzeug zu eröffnen berufen war. Mit unglaublichem Temperament und phantasiereichem Geist ausgestattet, war er, der viel älter war als wir, mitten unter uns als junger Kamerad und wegweisend für unser Ziel. Er lebte in der Zukunft und arbeitete für sie in der Gegenwart. An allem auf dem Platze nahm er teil, und seine sportliche Männlichkeit wurde uns zum Vorbild. Mit ihm unterhielten wir uns über das „Fliegerjahr 1910", das sich jetzt seinem Ende zuneigte. Er wiederum erzählte uns von der beginnenden offiziellen Offiziersausbildung und nannte uns die Namen derjenigen, die das Glück hatten, nicht wie wir Schwarzflieger sein zu müssen. Er, der in Frankreich gewesen war, berichtete auch von der dortigen Höhe der Fliegerei, auch der militärischen Fliegerei, von der wir wenig oder gar nichts wußten. Siegert hatte — in welcher Eigenschaft weiß ich

nicht — die französischen Manöver im August 1910 beobachtet, an denen erstmalig in der Geschichte „Aeroplane" Verwendung fanden. Begeistert schilderte er, wie die Maschinen das Manövergelände überflogen hatten, und malte uns dabei aus, wie es auch später immer seine Art war, was für eine Umwälzung das Flugzeug für die Truppe und die Führung bedeutete! Keine deutsche Maschine gab es, die sich auch nur annähernd mit den Leistungen der Franzosen und Amerikaner messen konnte. Allein Hans Grade blieb unser Stolz. Er hatte schon im März 1910 die deutschen Farben in Ägypten erfolgreich vertreten, wobei er einen 29 Kilometer langen Flug erzielt und im gleichen Monat auf der Flugwoche in Leipzig die für einen deutschen Apparat beträchtliche Höhe von 100 Meter erreicht hatte. Wie unendlich groß aber blieb der Abstand zum Ausland, wo zu gleicher Zeit ein französischer Monoplan in Monte Carlo 1200 Meter erreichte.

Siegert wußte uns trotzdem zu trösten. Wenn es auch dann nicht so schnell ging, wie er es uns verhieß, so hat es doch an ihm in den späteren Jahren bestimmt nicht gefehlt. Er war immer der „Hecht!"

Das Jahr 1911 hatte seinen Einzug gehalten und uns Grade-Anfängern durch ein aufsehenerregendes Ereignis einen mächtigen Auftrieb gegeben. Am 2. Januar 1911 flogen die auf Farman-Doppeldecker offiziell ausgebildeten Offiziere Leutnants Mackenthun und Förster von Döberitz nach Magdeburg. Wir bewunderten und beneideten diese Kameraden. Pilotenexamen machen ... war die Parole!

Leider war das schneller gesagt, als getan! Die Januartage waren kurz und das Wetter schlecht. Und was hieß damals für uns „Wetter"! War es in Berlin am Mittag schön, das heißt kaum windig, dann rutschte man schon auf seinem Hörsaalstuhl die Hosen blank. Auf dem „Run" zum Bahnhof schnupperte man nach Wind aus der Fasanenstraße oder vom Zoo. Unterwegs im Zug unterdrückte jeder seine meteorologischen Beobachtungen, um nicht sofort als „Unke" beschimpft zu werden. Aber je mehr man in „die Gegend" kam, um so lustiger bewegten sich die kahlen Äste der Bäume. Wenn die schon wackelten, dann war es faul. Es blieb nur die Hoffnung, daß der Spätnachmittag, noch vor der Dämmerung, ein Einsehen hatte! Tagelang sind wir so vergebens hinausgefahren, und wenn wir uns auch nicht unsere Laune verderben ließen, schwer und sauer genug ist es uns oft geworden.

Aber einmal kam doch der Tag, an dem alle Mühen belohnt werden sollten. Es tat auch not. Neue Bestimmungen über die Ablegung des Pilotenfluges waren von der „Federation Aeronautic" herausgekommen, wonach nicht mehr das Fliegen dreimaliger geschlossener Kreise mit Landung, und das zweimal, vorgeschrieben war, sondern es mußten „Achten" geflogen werden statt der Kreise, und die Landung mußte auf einem bestimmten Platz bei einem Höchstauslauf der Maschine von 50 Meter erfolgen.

Mit der fliegerischen Erschwerung wollten wir es schon aufnehmen, das war ja nur Fortschritt, aber die Bestimmung schrieb besondere Sportzeugen vor, die nicht der Fabrik ange-

hören durften. Nun konnte man weder vorher wissen, an welchem Tag man wirklich seinen Examensflug machen konnte, noch den in Berlin wohnenden Sportzeugen zumuten, dauernd vergeblich nach Bork zu kommen.

Der erste vernünftige Tag sah uns daher alle als fertige Piloten. Eine einzige Maschine hatten wir, und jeder von uns bangte darum, daß keinem etwas passierte! Mit der Maschine natürlich! – Wenn ich auf Fliegerschulen mir später mal den Bruch besah, der da gemacht wurde, habe ich immer an die Grade-Zeit gedacht! Wirklichen Bruch haben wir alle nicht gemacht! Wie war das möglich?

An vorderster Stelle ist die Maschine als solche zu nennen. Ihre Gleiteigenschaft, die bei dem mehr als launischen Motor immer und immer wieder auf die Probe gestellt wurde, war der Hauptgrund. Der zweite war die leichte Bauart der Maschine einschließlich des Motors und seiner Lage. Nirgends war ein Gewicht, das die Fallgeschwindigkeit des uns im Gegensatz zu anderen Typen oft genug aufgezwungenen Gleitflugs ungünstig beeinflussen konnte. Die Maschine stellte sich ganz automatisch auf ihren Gleitwinkel ein, und es genügte am Boden eine kleine Hilfe mit dem Höhensteuer, um sie ziemlich glatt aufzusetzen. Uns war der Gleitflug, wenn auch aus geringen Höhen von 30 Meter, nichts Unbekanntes und Gefährliches. Hingegen hieß es damals, daß Gleitflüge auf öffentlichen Veranstaltungen verboten werden sollten und nur dann erlaubt seien, „wenn die Umstände es erforderten"! Doch davon in einem späteren Kapitel.

Es ist, gerade im Anfang, viel auf Grade geflogen worden, und nur wenige Todesstürze verzeichnet die Chronik. Ein weiterer Grund unserer Bruchlosigkeit war die völlige Selbständigkeit, mit der wir uns das Fliegen beibrachten. Wir hatten weder Lehrer noch Instrumente irgendwelcher Art; wir mußten alles selbst hören und fühlen. Kein Tourenzähler zeigte uns den Lauf des Motors an oder ob der Propeller zog oder nicht. Man stellte sich auf alles ein, war auf alles gefaßt. Das war es wohl in erster Linie, und das ist auch wohl der Bruchgrund des abhängigen Schülers späterer Jahre, der nach einem kräftigen Kleinholz erklärte: „Ja, das hat mir mein Lehrer noch nicht gezeigt!"

So feierten wir bei Hans Grade unser Pilotenexamen und enthüllten nun voller Stolz unser Bild, unser Denkmal in der Bahnhofswirtschaft! Selbstverständlich brachten die Zeitungen die Kunde von dem Flugplatz Bork, was uns militärisch keineswegs angenehm war. Das Unheil nahte auch sehr schnell. Wir bekamen eine kräftige Abreibung von unserem Kommandeur, die aber zum Schluß, als der „offizielle" Teil vorbei war, in einen sehr netten Glückwunsch auslief.

Wenn wir nun auch fliegen konnten, so mußten wir doch sehr bald erfahren, daß uns militärisch vorerst nicht viel damit geholfen war. Das lag in erster Linie an dem „versoffenen" Motor von Grade. Das Kriegsministerium verlangte einen „militärischen" Überlandflug Bork—Magdeburg, wobei eine Höhe von 500 Meter vorgeschrieben war. Trotz verschiedener Ansätze gelang der Flug nicht, und es kam zu keinem Ankauf einer Grade-Maschine.

Für uns war das höchst betrüblich! Die wenigen anderen Kameraden, die auf ausländischen Maschinen, wie Wright und Farman, gelernt hatten, waren uns weit voraus. Sie kamen sofort nach Döberitz, unserer Wiege, wo sie die ersten dieser vom Kriegsministerium angekauften Apparate vorfanden.

Wir mußten uns daher wohl oder übel damit abfinden, unser Können in Bork auf Grade-Apparaten zu vervollständigen, immer in der stillen Hoffnung, daß doch eines Tages unserem Hans ein Abnahmeflug gelingen würde.

Lustige Erinnerungen sind es, die aus diesen Zeiten wach werden. Wir hatten draußen unseren ersten weiblichen Zuwachs erhalten. Ein mollig Mädchen, das stolz in einer fabelhaften Lederkombination herumspazierte und ihre „Formen" prächtig zur Schau stellte. Wenn sie „Verwindung" gab – alles wurde in die Fliegersprache übersetzt –, sich also in den Hüften rechts und links wiegte, dann wußten wir schon, daß das ein Startzeichen für ihren „fliegerischen Berater" war, ihr im Walde Unterricht zu geben! „Rollte" sie aber mit „Höhensteuer", das heißt mit stolz hochgeworfenem Kopf an uns vorbei, dann war es irgendwo „böig" gewesen und sie sehr schlechter Laune. Sie ist manchmal die Zielscheibe leutnantsmäßiger Witze gewesen, ganz besonders, als sie mit den Rollübungen begann und „Schwanzhochheben" üben mußte.

Unsere eigenen „Flugtage" für die „Borker und Umgebung" waren Höhepunkte unseres stolzen Daseins. Bei einer solchen Veranstaltung „landete" ein Pilot mit seinem streikenden Motor auf dem Wald. Erst sah die Sache böse aus. Alles

sauste hin, um zu retten, was zu retten war. Je näher wir kamen, um so lauter hörten wir ein ungeheures Gefluche und Geschimpfe, und das in unverfälschtem sächsischem Dialekt. „Hab' ich dir zuviel gegeben, du versoffenes Luder? Nein, ist nicht wahr, kein Zahn zuviel war es, und bist doch ersoffen!"

Dann sahen wir, wie die kurzen, stämmigen Beine unseres Leipzigers sich um einen Baumstamm klammerten, um langsam mit blutender Nase und zerschrammtem Gesicht herunterzuklettern. Als er uns sah, hielt er inne und begann seine Schimpfkanonade von neuem.

Unsere Spannung und Sorge löste sich in ein unbändiges Gelächter, in das er selber schließlich mit einstimmen mußte. Gemeinsam montierten wir dann den Vogel in seiner luftigen Höhe ab, während sich unser Leipziger von der „Aviateurin" liebevoll „abschleppen" ließ.

Ein anderes Mal ging es nicht so glimpflich ab. Einem Piloten war nach der Landung der Motor stehengeblieben, und es begann beim Selbstanwerfen des Propellers der übliche „Kriechlauf" um und unter die Maschine! Jedesmal wieder mußte man lachen, wenn man sich dieses „Propeller"-Spiel ansah. Sofort hieß es: Wetten ... daß: beim 2. oder 3. usw. Mal, immer um den Abend-Freischoppen bis zur Abfahrt des Zuges.

Auch heute war es wieder so. Doch bald sollte uns das Lachen vergehen. Eine ganze Masse Borker standen mit uns auf dem Platz, von dem aus gestartet wurde. Wir sehen plötzlich, wie der Pilot beim Herumlaufen in einem Spanndraht

hängenbleibt, hinfällt, der Motor diesmal natürlich nicht stehenbleibt, sondern mit der Maschine abgeht, und ausgerechnet direkt auf die Zuschauer zu. Alles das spielte sich viel schneller ab, als man es je erzählen kann. Während uns allen weiß Gott beim Heransausen der Maschine noch der Atem stockte, lief Siegert vor, packte die Maschine an einem Flügel und riß sie aus der Fahrtrichtung der Zuschauer.

Es war ein ungeheurer Wagemut dieses Mannes, der hier sein Leben einsetzte, um eine Katastrophe zu vermeiden. Die Rettungsmedaille belohnte ihn für diese Tat, bei der eine Hand schwer verletzte und einen Finger einbüßte.

In späteren Jahren hat ihm und uns dieser „Fingerstummel" manchen oft unfreiwilligen Spaß gemacht. Siegert hatte beim Überlegen oder beim gemütlichen Erzählen die Gewohnheit, seinen Kopf in die Hand zu stützen und mit den Fingern über die „Zahnbürste" seiner Oberlippe zu streichen. Ein Fremder gewann dann den Eindruck, daß der eine halbe Finger in der Nase verschwunden sein mußte. Das Gelächter, wenn der also „Genasführte" seinen Irrtum dann entdeckte, war um so größer, je mehr er vorher von uns in seiner Annahme auch noch unterstützt worden war.

Eine große Feier gab es, wie der erste Holzpropeller, als unerhörtes Kunstwerk bewundert, unserem Vogel aufgezogen wurde. Was wußten wir von Drehung und Steigung der Blätter! Wir kloppten unsere Stahlblechschaufeln so in die Richtung wieder hin, in der sie vorher gestanden hatten. Mit dem Holzpropeller aber zog, wie man sagen möchte, die erste

Wissenschaft bei uns in York ein, wo alles bisher darauf eingestellt war, rein praktisch zu probieren. Irgendein Aviatiker hat einmal gesagt: „Flugmaschinen erfinden ... ist nichts, sie erbauen ... schon mehr, sie probieren ... alles! Dieser Ausspruch traf damals weiß Gott zu!

Probieren war in der Tat alles. Jeder hatte eine Idee, jeder einen Gedanken ... und jedesmal hieß es: „Probieren wir es doch einmal!" — Technisch unterbaut, bevor etwas „probiert" wurde, war fast nichts! Es war ja auch alles Neuland, wo erst praktische Erfahrungen Unterlagen geben konnten für Forschung und Technik.

So schaukelten wir damals mit Blechpropeller und Pumpenschwengel, den ewig leckenden Benzin- und Öltank über dem Kopf, inmitten eines Gewirres von dünnen Spanndrähten in Waldeshöhe vergnügt durch die Luft und fühlten uns als junge Adler. Wir flogen ohne „Wissenschaft" und mit einfachen, ungesicherten Steuerdrähten. Wir kannten kein „Bordinstrument", keinen Tacho-, Baro- oder sonstigen Meter, wir konnten Fliegen und hatten es uns selbst beigebracht!

## Der Flugplatzzirkus

Im Mittelpunkt der deutschen Fliegerei steht „Johannisthal"! Es gibt keinen zünftigen Piloten, der hier nicht geflogen ist, keinen, der nicht gespannten Auges Freunde oder Kameraden in der Luft verfolgt hat. „Johannisthal" und — es muß mit in einem Atemzug genannt werden — „Café Senftleben"

sind unauslöschlich in der Erinnerung aller Vorkriegsflieger eingegraben.

Mit Riesenschritten wurde nachgeholt, was versäumt war! Die „deutsche Eierkiste" wurde geboren. Ihr Vater war der französische Farman, und wenn nun auch unsere „Kisten" andere Namen bekamen, die gleiche allgemeine Grundlage hatten sie alle miteinander. Mein Gott, man sehe sich heute unseren damaligen Stolz an! — Während wir „alte Grade-Flieger" bisher gewohnt waren, auf „der Erde zu rutschen", das heißt in der Hängematte beim Starten mit unserem edelsten Körperteil die Grasspitzen zu streicheln, kletterten wir nun etwa anderthalb Meter hoch in unseren luftigen „Höhensitz". Alles um uns herum war: Holzstreben und Draht, und hinter uns im Kreuz drohte der Motor! Uns war bestimmt unser „Grade" lieber.

Aber, was half es! Die Eierkiste war die „Militärmaschine" und mußte nun geflogen werden.

Auch hier begann es zunächst mit der Vorstellung des Vogels, den wir meistern lernen sollten. Im Mittelpunkt stand der „Knüppel". Wenn man auch einem damit nicht „um die Ohren schlagen" konnte, so war es uns doch oft genug so zumute dabei. Alle Wut ließ man beim Lernen an ihm aus und beim Fliegen später erst recht, als man seine Handhabung begriffen hatte.

Der „Knüppel" ist der umgedrehte „Pumpenschwengel". Er stakst zwischen den Beinen hoch und hat ständig das Bestreben, dir den Bauch einzudrücken. Das schwere Höhen- und

Tiefensteuer, das, in seiner Gesamtheit als „Zelle“ ausgebildet, fast in der Größe einem ganzen Grade-Apparat gleichkam, hing nämlich hinten daran. War man also glücklich in seinen Hochsitz hinaufgeklettert, so mußte man dieses Ding erst „von sich stoßen“, um Platz nehmen zu können. Dabei rutschten aber die Beine nach unten durch; man angelte mit ihnen hilflos in der Luft herum und ärgerte sich dabei über eine bewegliche Querstange, die einem ständig im Wege war. „Das sei das Seitensteuer“, wurde uns gesagt, gegen das man sich mit den Füßen zu stemmen hätte!

Aha, nun war man verpackt und sah sich die Welt von oben an. Weiß Gott, so hoch wie wir hier in der Luft saßen, war mancher Grade-Pilot noch nicht einmal in seiner Maschine geflogen.

Nun kam aber etwas, was uns völlig böhmisch war. Vor einem, ständig die Sicht nehmend, war nochmals eine bewegliche Fläche; sie hing ebenfalls an dem Knüppel — mit langen Holzstangen und vielen Drähten natürlich sorgfältigst verknüpft — und befand sich in einem ständigen Kampf mit dem hintersten Kollegen, der Schwanzzelle. Mit dieser war sie vermittels langer Drähte unter Anschluß an den Knüppel verbunden. Klappte die vordere Fläche nun hoch, dann mußte zwangsläufig die hintere Zelle herunter; jedesmal aber bekam man dabei eins mit dem Knüppel vor den Bauch.

Unsere Kiste bestand demnach aus drei einzelnen Teilen: der Hauptzelle, in der wir und der Motor saßen, der Steuerzelle hinten, mit Höhen- und Seitensteuer, und schließlich dem vor-

deren Höhensteuer. Man kann sich wohl nur schwer ein Bild davon machen, wie das nun alles miteinander und untereinander verbunden, verstrebt und verdrahtet war.

Am ungemütlichsten aber war die Unterbringung des Motors. Er, der bei Grade schräg vorwärts über uns hing, jeweils bestrebt, die Maschine beim freiwilligen oder unfreiwilligen Heruntergehen von selbst in die normale Abwärtslage zu bringen, saß mit seiner ganzen stählernen Schwere, mit Kühler und Benzintank hinten im Kreuz. Das war scheußlich, und man meinte, wenn zufällig der Motor stehenbleiben würde, rutsche man unweigerlich rückwärts ab. Schön allerdings war es, daß der Motor lief, und zwar auf die einfachste Art und Weise. Wenn auch er seine Tücken und Mucken hatte, zuverlässiger war er denn doch als unser Grade.

Wir flogen meist Argus-Motor, am liebsten allerdings den französischen Gnome-Motor. Dieser hatte den Vorteil des weit geringeren Gewichtes, was bei der immerhin bestehenden Möglichkeit des „Ins-Kreuz-Bekommens" schon eine etwas beruhigendere Rolle spielte.

Die so beschriebene „Eierkiste" also stand nun auf zwei ganz, ganz hohen Beinen, an denen unten je zwei Laufräder in Gummischlaufen ihr schlackerndes Wesen trieben. So ein elegantes Rollen, wie mit unserem Grade, gab es hier nicht. Wie ein auf Rollen gesetzter Storch stackelte sich dieses Ungetüm vorwärts, wobei jede kleine Bodenunebenheit den beiden Laufräderpaaren Gelegenheit gab, ihre Selbständigkeit auszuprobieren. Mit einem kräftigen „Schluck aus der Pulle", das heißt

Gasgeben, bekämpfte man solche Gelüste und bekam mit viel „Treten" in das Seitensteuer die Kiste wieder dahin, wohin sie sollte. – Wo eigentlich bei einem solchen Ding vorn war, wußte der Laie nur, wenn es rollte oder flog. Das ging aber nicht nur damals den Laien so, sondern auch unsere heutigen fluggewandten Zeitgenossen lassen die Eierkisten oft genug „rückwärts" fliegen.

So also sah unsere Kiste aus, mit der wir die Luft erobern sollten. Dazu hatten wir einen Lehrer, der uns zunächst einmal erklärte, daß wir als Grade-Piloten überhaupt gar nicht fliegen könnten. Unsere Kritik an diesem verdrahteten Lattengestell, das mit unserem Vogel nicht den geringsten Vergleich in puncto „Flugzeug" aufnehmen konnte, hatte ihn schwer geärgert. Was wir hier sähen, sei eine „Flugmaschine" modernsten Types und keine auf der Erde herumhopsende „Hängematte".

Da hatten wir unser Fett und ließen es vorerst dabei bewenden, da wir diesem Herrn ja zunächst unser kostbares Leben anvertrauen mußten. Unser erster gemeinsamer Flug zeigte uns dann auch wirklich, daß wir in einer „Maschine" saßen. Wenn wir auch noch nicht „fliegen" konnten, das eine merkten wir doch sofort: wir wurden künstlich getragen.

Aber „hübsch der Reihe nach". Während des Startes hatte man das Gefühl: nimm doch bloß mal die verdammte, lächerliche Klappe, genannt „vorderes Höhensteuer", da vorn fort! Man sah positiv nur diese und gar nicht, wohin die Reise eigentlich ging. War man dann endlich hoch, dann war es aller-

dings herrlich. Abgesehen von dem leichten Flugwind und dem Getöse unseres Argus umgab den Flieger eine himmlische Ruhe. Kein Propellerwind zauste um Kopf, Haar und Kleidung, kein Auspuffdreck fegte ins Gesicht und verölte die Brille. In aller Bequemlichkeit konnte man sich den Flugplatz und alles Drum und Dran ansehen. Nur das Gefühl der „Wackeligkeit", das konnte man nicht loswerden.

Und es war wirklich wackelig! Jedes kleine Lüftchen brachte die Kiste mit einer eckigen Bewegung aus der Lage und wurde durch unseren „Piloten" mit einer ebenso eckigen Bewegung des Knüppels beantwortet. Als man dann nach einer „Runde" zur Landung schritt, erlebten wir unser blaues Wunder. Zunächst bekam ich eins in die Rippen, das hieß „Festhalten"! Dazu war ein besonderer Handgriff als komfortable Ausstattung unseres Freisitzes für die beschäftigungslose linke Hand geschaffen. Dann nahm man das Gas weg, und die gesamte Kiste wurde vornüber gekippt. Im Augenblick war es still umher, nur der Motor grollte leise im Kreuz. Vor sich sah man nichts als die hin und her bewegte Vordersteuerfläche. Plötzlich gab der Pilot wieder Gas und fing die heruntergehende Maschine zu kurzem Horizontalflug wieder ab. Das gleiche Manöver erfolgte zwei- oder dreimal hintereinander, bis man sich auf diese Weise wieder zur Erde herunter„gegast" hatte. Dann wurde die Kiste mit ungeheurer Vorsicht aufgesetzt, damit „keines der dünnen Stäbchen zerbreche" und die „Eier entzweigingen". Das war die „Eierlandung". So lange Zeit in der Luft gewesen zu sein, ohne Angst zu haben, daß der Motor

stehenblieb, kannten wir „Vorker Aviateure" nicht; aber zu „Fliegen", das Gefühl habe ich nur im Grade gehabt.

Nun wurde also geknüppelt, und die Johannisthaler Zeit nahm ihren Anfang. Hier war nun wirklich allerhand los. Hier gab es alles an „Flugmaschinen", was man sich nur denken konnte. Es gab solche, die nur stehen konnten, solche, die nur rollten, solche, die „einmal" flogen, um dann in wochenlanger Arbeit ihr „einmaliges" Dasein von neuem beginnen zu können, und dann eben die, die tatsächlich flogen. „Nur stehen" konnte ein wahres Wunderwerk der Flugtechnik, ein „Vierdecker", aus dem am Ende unseres Johannisthaler Aufenthaltes ein „Sechsdecker" geworden war. Man sah überhaupt nur Tragdecks, ein Monstrum, das wir allen Besuchern immer wieder zeigten; das erfüllte den „Konstrukteur" mit stolzer Freude. Dann war da eine Maschine, deren Zweck es werden sollte, unbedingt absturzsicher zu sein oder vielmehr zu werden. Sie hatte in sinnreicher Konstruktion so etwas wie einen Fesselballon anmontiert bekommen, der „die Flugmaschine sicher zur Erde niederlassen sollte", falls der Motor versagte. Von den „nur rollenden" Maschinen trat eine besonders in den Vordergrund, die wirklich den Rollrekord mit allem aufnehmen konnte, was da „herumkreuchte". Sie kam irgendwann plötzlich mit einem ungeheuren Gedonner angesaust, und immer wieder bewunderten wir das Fahrgestell, das allen Löchern und Maulwurfshügeln erfolgreich trotzte, was bestimmt das Beste an dem ganzen Ding war. Höllischen Respekt hatten wir vor diesem wilden Vogel, von dem man nie wußte, wo er eigentlich hin wollte.

Die bestfliegende Maschine war damals eine Wright-Kiste. Allgemein nannte man sie die „Kaffeemühle". Sie hatte zwei Propeller, die mit Kettenräder-Übertragung vom Motor angetrieben wurden. Dieses Kettengerassel hörte sich an, als ob Kaffee gemahlen wurde. Die Ketten waren überhaupt eine unglückliche Angelegenheit. Ständig gab es mit ihnen Störungen, die insofern recht üble Folgen haben konnten, als sie sich in den laufenden Propeller schlangen und Unheil anrichteten. Es ist aber dennoch sehr viel und sehr gut mit Wright-Maschinen geflogen worden, insbesondere vom Kapitän Engelhard, den leider auch auf ihr der Fliegertod ereilte.

Dann gab es die Maschinen einmaliger Ausgabe, die, von ihren unerschrockenen Piloten gesteuert, uns manches Mal ihres Schneides und ihrer Tollkühnheit wegen mit Bewunderung erfüllten. Als „Militär"maschinen galten, wie bereits erwähnt, die aus dem Farman-Typ hervorgegangene Albatros-Maschine und die LVG. (Luft-Verkehrs-Gesellschaft!), wozu sich dann später die „Taube" hinzugesellte. Diese war wieder eher das, was uns als ein „Flugzeug" erschien. Mit der gleichen Flügelform ausgestattet wie unser „Grade", hatte sie einen richtigen Rumpf, in dem man für damalige Verhältnisse prächtig zwischen den Flügeln sitzen konnte. Der Motor war vorn, man bekam zwar den gleichen Dreck ins Gesicht wie bei Grade, aber er lief. Nur das Fahrgestell! Nichts geht über ein gutes Fahrgestell, weder beim Flugzeug noch bei schönen Frauen! So elegant die Taube in der Luft aussah: watschelte sie auf der Erde, dann war es mit aller Schönheit vorbei. Da-

bei „watschelte" sie meist nur hin zum Start, nach der Landung stand sie „kopf" und konnte nicht mehr. Dieser Nachteil ist auch stets geblieben und hat durch keine Konstruktion mit Sicherheit behoben werden können. Die Landung der Maschine war auch dadurch erschwert, daß man die letzte Aufsetzstrecke vom Sitz aus nicht übersehen konnte. War man also mit der Maschine ziemlich unten, dann ließ man sie bis zur Erde durchsacken. Das war bezüglich der Höhe des Abfangens reine Gefühls- und Übungssache, bezüglich dessen, was danach kam, meist Glückssache.

Tüchtige Taubenflieger haben wir gehabt. Wir damaligen „Eierkisten" haben sie oft genug beneidet um ihre stabile Maschine, die man, ganz im Gegensatz zu der unseren, ruhig in der Luft schaukeln lassen konnte. Wir knüppelten mit unseren Kisten uns immer hin und her, oft mit beiden Händen am Steuer, die Maschine sozusagen „in der Luft haltend".

Alles das, von dem vorher erzählt wurde, kroch oder flog auf dem Platz herum. Auf diesem gab es nun die verschiedenen Orts- oder Orientierungsbezeichnungen, um in schneller Verständigung zu wissen, wie der Weg oder die „Runde" gehen sollte. Das war nicht etwa des „Verfliegens" wegen nötig, denn so groß war der Platz ja nun wieder nicht, sondern wegen der „Böen". „Eine Böe ist, wenn man von vorn, hinten oder von der Seite einen Schlag bekommt und die Maschine abkippen will. Fällt aber die Kiste plötzlich durch, dann war das keine Böe, sondern ein Luftloch. Merkt's euch!" So unser Herr Pilot.

Also es gab vor allem die Ballonhallenböe! Wir hatten hier „unsern Anstand", brauchten also normalerweise keine Bange davor zu haben. Alle anderen Maschinen aber blieben in respektvollem Abstand von der Ballonhalle. Uns konnte das nur sehr sympathisch sein, uns störte niemand beim Anrollen. Dann gab es die Albatros-Böe! Mit ihr mußten wir es ständig aufnehmen, denn unsere Runde ging unmittelbar über den Startplatz der dort Schulenden hinweg. Dann kam die Wright-Böe. Sie war im allgemeinen harmlos und nur dann „gefährlich", wenn es stürmte. Mit ihr haben wir uns später öfter auseinandergesetzt. Dann aber kamen „die" Waldböen, also gleich mehrere auf einmal, und unberechenbar waren sie bezüglich ihrer Stärke auch. Sie zogen sozusagen die Maschine im Abwehrkampf über den Johannisthaler Wald, und wer erst einmal darüber war, der hing bald in den Fabrikschornsteinen des Ortes. Zum Schluß folgte dann die Tribünenböe! Mit der hatte es aber seine eigene Bewandtnis. Jeder angehende Aviateur hatte seine Maid, die ihn liebte und bewunderte. Sie wurde, anders ging das doch gar nicht, nach Johannisthal bestellt, und zwar zum Tribünenrestaurant, wo es Kaffee und Kuchen gab. Flog nun unser Aviateur an den Tribünen vorbei, so mußte doch das Liebchen erst gesucht und dann mit entsprechendem „Händewinken" begrüßt werden! Das gab dann jedesmal diese Tribünenböe. Der Platz bot also seine Gefahren.

Mit all solchen guten Aufklärungen begann nun das „Umschulen". Der Betrieb war teilweise toll. Je nach Lage des Startplatzes, des Schuppens oder der im Restaurant sitzenden

„Bräute" flog oder rollte alles so, wie es am bequemsten war oder man am besten gesehen werden konnte. Da erschien die Flugplatzordnung, zu deren strikter Innehaltung ein Flugplatzwärter mit einer Armbinde und humpelndem Bein eingestellt wurde. Mit fuchtelndem Stock kam er im „Jambusgalopp" zu den Tribünen gesaust, wenn dort ein Aviateur, in der Kiste sitzend, sich von seinem Liebchen bewundern oder photographieren ließ. Das war strengstens verboten.

Von jetzt an war auch der Platz eingeteilt wie eine Reitbahn und wurde auf diese Art wirklich zu einem „Aerodrom".

Es gab die „ganze Bahn", also die Vollrunde um den ganzen Platz herum, und die „halbe Bahn". Es mußte alles „rechts herum" fliegen, und somit war der „Flugplatz-Zirkus" fertig. Morgens um fünf Uhr ging es los, bis die ersten Sonnenböen kamen, vor denen alles, was flog, gehörigen Respekt hatte. Sie waren so als eine Art Kombination von schon beschriebener Böe und Luftloch anzusprechen; in dieser Gemeinsamkeit brachte das jedenfalls die Kiste in erschreckliches Wackeln. Man rührte dann mit dem Knüppel, als ob man einen Kuchenteig zu bearbeiten hätte. Das ereignete sich meist so gegen neun Uhr, und dann war Schluß bis nachmittags. Die Zwischenzeit benutzte man, um überall in den Hallen oder Schuppen herumzukriechen, bewunderte dies und fachsimpelte das. Die Fliegerwelt lernte sich kennen! Alle kannten wir uns, ob Soldat oder Zivilist. Das war hier eine Gemeinde für sich, mit ihren eigenen Gesetzen und ihrer eigenen Sprache.

„Unser Café Senftleben" war der andere Treffpunkt. Alles begegnete sich hier, was zur Fliegerei gehörte oder zu ihr wollte. „Senftleben" war unsere Zentrale jedweder Nachrichtenübermittlung aus der Stadt, und das war unerhört wichtig. Vom Burschen angefangen über die „Braut" bis zu den Angehörigen ... durch Senftleben war man immer zu erreichen. Freud und Leid wurde hier geteilt, manches Pilotenexamen gefeiert, manch stiller Trunk dem Andenken eines leergewordenen Platzes geweiht. Hier wurde gesammelt für einen „Konstrukteur", der seinen Propeller „verbogen" hatte und kein Geld für einen neuen besaß, und hier wurden Zukunftspläne geschmiedet, die damals heiß umstritten, heute längst eine selbstverständliche Tatsache geworden sind. Bei allem Erzählen lernte man im Meinungsaustausch unbewußt. Täglich machte dieser oder jener neue Erfahrungen oder erlebte etwas, was er sich nicht erklären konnte. Dann wurde geknobelt, gemalt und aufgezeichnet; man verrenkte sich Arme und Beine, um recht plastisch dem anderen sich verständlich zu machen. Ich sehe heute noch einen ganz wilden Aviateur seinen Caféhocker auf den Tisch stellen und uns vorjonglieren, wie es ihn in der Kiste herumgehauen hatte, wie er sich — und er fuchtelte mit den Armen — knüppelnd dagegen wehrte; er legte sich schief, um zu zeigen, daß dennoch die Knüppelei nichts nutzte, und gab nun im Eifer des Gefechtes: Seitensteuer! Damit aber verlor er seinen Halt und stürzte ab, mitten in Kaffee, Bier und Schnäpse hinein.

Er war es übrigens auch, der das Lied von der treuen Fliegerbraut schuf. Er hatte sich nämlich mit seiner einen Braut

auf dem Platz im Tribünencafé verabredet, und die andere, die neue, zu Senftleben bestellt. Er war zunächst auf den Platz gesaust, um dort mit der einen ergiebig Kaffee zu trinken. Dann gab er sie einem Kameraden zur „zeitweisen Aufbewahrung" ab und verschwand Richtung Senftleben.

Ob diese Schöne es ihm nun besonders angetan hatte oder der Reiz der „Neuheit" ausschlaggebend war, kurzum, mit dieser startete er nach Berlin. Pünktlich gegen fünf Uhr am nächsten Morgen eilte er beflügelten Schrittes durch das Johannisthaler Wäldchen zum Flugplatz, als er sich jäh „überfallen" sah. Ein „Entoutcas", das war einer der damaligen Damen-Sonnen-Regenschirme, entfaltete sich über sein erstauntes Haupt, ein mordsgroßer, wagenradähnlicher Hut schwenkte durch die Gegend, und das alles begleitet von einer im Maschinengewehrtempo gehaltenen Schimpfkanonade. Zu verstehen war überhaupt nichts, und eigentlich wußte auch keiner, was eigentlich los war! Dann ließ die Maid den Aviateur gänzlich verdattert stehen und entschwand mit den Worten: „Nun gebe i ch Gas!"

Es stellte sich jetzt nun heraus, daß die treue Braut abends zuvor auf die Rückkehr des treulosen Aviateurs noch und noch gewartet hatte und schließlich quer über den Platz zu dem ihr wohlbekannten Schuppen gewandert war, wo man sich umzog. Dort war aber bereits alles ausgeflogen, und sie mußte zurückwandern. Am Ausgangstor angekommen, fand sie dieses bereits verschlossen. Inzwischen war nun auch das Tribünenrestaurant zur Ruhe gegangen und kein Herauskommen mehr möglich.

Wie sie sich nun eigentlich die Stunden vertrieben hatte, war aus ihrer wirren Rede nicht zu entnehmen; jedenfalls hatte sie eine wohlbegreifliche Wut auf unseren stark zerknirschten Aviateur.

Von ganz besonderer Eindrucksfülle war die „Nationale Flugwoche", die wir in Johannisthal erlebten. Nur Flieger deutscher Nationalität durften sich auf Maschinen deutscher Herkunft beteiligen; allerdings war der Motor von der „deutschen" Klausel noch ausgenommen. Es standen auch für unsere Verhältnisse ganz erhebliche Geldpreise zur Verfügung, so daß die Beteiligung recht groß war. Während bisher eine urdeutsche Maschine in Johannisthal nicht zu sehen war, kamen jetzt mehrere Grade-Maschinen, Schendel-, Harlan- und Dorner-Eindecker, neben den nunmehr als deutsch anzusprechenden Albatros-Doppeldecker und Otto-Maschinen aus München. Das Hauptereignis war der Höhenrekord Schendels ohne Passagier mit über 2000 Meter und einem mit Passagier von fast 1700 Meter, wobei er bedauerlicherweise bei der Landung den Tod fand.

Den sportlichen Abschluß dieser Flugwoche bildete der erste „Deutsche Rundflug". Die Summe der Preise, die gestiftet waren, insbesondere auch von der „B. Z. am Mittag", belief sich auf annähernd eine halbe Million Reichsmark. Der Flug ging von Berlin über Magdeburg – Schwerin – Hamburg – Kiel – Lüneburg – Hannover – Münster – Köln – Dortmund – Kassel – Nordhausen nach der Reichshauptstadt zurück. Es waren das rund 1850 Kilometer, also eine ganz gewaltige Strecke für damalige Verhältnisse!

Ein ungeheures Leben herrschte an diesen Flugtagen in Johannisthal. Die Eisenbahn war außen traubenartig mit Menschen behängt. An ein Mitkommen konnte man auf späteren Stationen überhaupt nicht denken. Am Schlesischen Bahnhof aber stand die Militärkapelle, die für heitere Musik auf dem Flugplatz sorgen sollte. Kurz entschlossen setzte sich „die Pauke" zwischen die Puffer der Lokomotive, und im Augenblick war die ganze Kapelle diesem Beispiel gefolgt: die Musik stand auf der Maschine und kam pünktlich zum Eröffnungstusch auf dem Platz an.

Der Verlauf dieses ersten „Deutschen Rundfluges" steht in den Annalen der Fliegergeschichte. Hier sei nur so viel gesagt, daß den Ausschreibungen gemäß keiner der gemeldeten Piloten sämtliche Etappen in der vorgeschriebenen Weise bewältigt hatte. Man änderte daher die Wertungsbestimmungen, um eine gerechte Preisverteilung vornehmen zu können, denn man hatte doch wohl die bisherigen Errungenschaften und Fortschritte überschätzt.

Inzwischen hatten wir uns mit den Eierkisten recht vertraut gemacht. An alles hatten wir uns gewöhnt, nur nicht an das Landen. Jetzt erst verstanden wir die „Gefahr", die im „Gleitflug" lag, und den Grund, weshalb man die Absicht hatte, diesen auf Flugveranstaltungen zu verbieten. Die Eierkiste mußte verhältnismäßig steil nach vorn übergekippt werden, um in eine gewisse Gleitlage zu kommen. Es bedurfte ständiger Aufmerksamkeit, um die richtige „Fahrt" zu behalten, nicht zu flach und nicht zu steil zu werden. Beides hatte unbedingten,

üblen Bruch zur Folge. Wohl alle Todesstürze sind hierauf zurückzuführen gewesen. Hatte man zu geringe Fahrt, dann rutschte die Maschine seitlich ab; das war dann besonders gefährlich, wenn man keine genügende Höhe zum Aufrichten mehr hatte. Andernfalls bestand die Aussicht, mit einem kräftigen „Gasgeben" die Kiste wieder in Fahrt zu bekommen und sie wieder abzufangen. War aber der Gleitflug zu steil eingestellt oder kam man während eines längeren Gleitens in zu steile Fahrt, dann war in den meisten Fällen von vornherein Schluß! Jetzt wirkte sich nämlich das vordere Höhensteuer derart als Hebelarm aus, daß alle Mühe vergeblich war, dem auf der Fläche lastenden Luftdruck mit dem Knüppel Herr werden zu wollen. Ich habe manche Maschine gesehen, wo die starren Hände des Piloten einen völlig krummgebogenen Knüppel umklammerten. Um beiden Gefahren zu entgehen, mußte man das vordere Höhensteuer in ständiger Bewegung halten, um zu fühlen, ob die Fläche nicht zu leicht — also unbelastet — oder nicht zu schwer — also überlastet — zu steuern war.

Bald hatten wir uns ein herrliches Hilfsmittel herausgeknobelt. Wir banden an das Vordersteuer ein Taschentuch an, das bei normalem Flächendruck, insbesondere auch in der Kurve, gleichmäßig im Luftzug lag. Wurde nun die Maschine in der Kurve oder im Gleitflug zu langsam, dann fing der Lappen an zu flattern; war aber die Maschine in der Fahrt überbelastet, dann stand das Warnzeichen steil in der Luft.

Sehr schnell hat sich dieses „Bordgerät" eingebürgert, und bald sah man alle Maschinen mit diesen Fähnchen ausgestattet.

Sie wurden daneben für unsere vielen Besucher, die voll Wissensdurstes uns ein Loch in den Bauch fragten, gerne zur Verulkung benutzt. So erklärte man ganz treuherzig, daß ein scheußlicher Staub in der Luft sei und man leicht etwas ins Auge bekäme. Für diesen Fall bände man sich sein Taschentuch vorne an. Oder es wurde dem staunenden Manne erzählt, daß während des Fluges plötzlich der Querholm vorn beim Einknicken gewesen wäre. Kurz entschlossen habe man sein Taschentuch herumgeknotet, um einen völligen Bruch zu vermeiden. — Nebenbei ist dieser „Bär" tatsächlich ernsthaft von einer Zeitung bei der Mitteilung eines Todessturzes als Ursache angegeben; sie schrieb, daß der „Pilot ein wichtiges Steuerorgan, das gebrochen gewesen sei, nur mit einem Taschentuch zusammengeknotet habe"!

Ich habe in dieser Zeit in Johannisthal, und zwar zum Abschluß meiner dortigen Tätigkeit, dann einen Absturz gehabt, an dem allein die schlechte Sicht durch das vordere Höhensteuer schuld war. Die Freude am Fliegen — geflogen wurde natürlich — in einer solchen „Eierkiste" war mir damit genommen. Sie kam erst wieder, als diese „Flugmaschine" ihr Zeitliches gesegnet hatte.

Und das kam so: Unser letzter Johannisthaler Tag war ein strahlend schöner und in den ganz frühen Morgenstunden erheblich kühler Frühjahrstag. Tags zuvor hatten wir bei gleichem Wetter unsere „Achten" als Abschluß unserer Umschulung geflogen, und heute wollten wir Abschied nehmen. Auf dem Platz war regster Flugbetrieb — alles flog! Ich hatte bereits

meine Abschiedsrunde geflogen, startete aber „auf liebevolles Bitten" nochmals, aber diesmal mit ...! Alles war herrlich und schön. Ich ging zur Landung über, war nach dem Gleiten noch etwa acht bis zehn Meter hoch, als ich plötzlich, sozusagen unter meinem vorderen Höhensteuer, eine Maschine sah! Das heißt: gesehen habe ich sie eigentlich nicht, denn da waren wir schon zusammen! Mit ungeheurem Krachen war alles ringsumher zerplatzt, worauf man noch eben gesessen hatte. Lang auf der Erde fand ich mich wieder ...

Wir alle miteinander hatten ein unerhörtes Glück gehabt. Der Pilot der Morane-Maschine, mit der wir uns in die Wolle bekommen hatten, war mit den üblichen, allerdings unangenehmen Spanndrahtschnitten davongekommen. Am übelsten hatte es meine Begleiterin gehascht, die mehrere Rippenbrüche davontrug, während ich mir neben Spanndrahtverletzungen Lippen und Oberkiefer aufgeschlagen hatte. Wochenlang habe ich noch Johannisthaler Erde gespuckt.

Alles in allem aber konnten wir zu dritt „Geburtstag" feiern, was wir auch ausgiebig taten. Der gemeinsame Bruch war ungeheuer! Alles „restlos Kleinholz". Ein anständiger Sack genügte, um den ganzen Plunder fortzutragen. – Ich habe dann, wohl aus Reaktion, scheußlich auf das „Plättbrett", alias „vorderes Höhensteuer", geflucht und dabei sicherlich mit dem blutenden, „zerplatzten" Mund einen denkbar komischen Eindruck auf die hinzugelaufenen Kameraden und Freunde gemacht. „Nun sei bloß still, sonst fällt dir auch noch die Zunge aus dem Mund" ... Und der Humor war wiederhergestellt!

Ja – Glück gehört zum Soldatenberuf, besonders für den Flieger! Ich habe doppeltes Glück hierbei gehabt: meine blessierte Begleiterin wurde mir treueste Lebenskameradin!

## Auf nach Döberitz!

Die Umschulung auf Doppeldecker hatte zur Folge gehabt, daß wir nun „Militärflieger" geworden waren. Wir wurden nach Döberitz versetzt und kamen zur „Militärlehr- und Versuchsanstalt für Flugwesen".

Hier traf sich alles, was in Deutschland „fliegen gelernt" hatte, außer den Bayern, die ihren besonderen Weg gingen. Es gab militärisch einen Kommandeur und fliegerisch unseren „Brunhuber". Was die „Kompaniemutter" für den Soldaten, war Brunhuber für uns Flieger. Er war alter Farman-Pilot, der die allerersten Offiziere, darunter auch Mackenthun, ausgebildet hatte. Mit ihm mußte man sich sehr gut stehen, denn der Maschinenbestand war denkbar klein und der Andrang verhältnismäßig groß! Ihm sei aber auch hier, wie schon an vielen anderen Stellen, ein Denkmal gesetzt.

Nichts konnte unseren Brunhuber aus der Ruhe bringen. Man drängte sich danach, mit ihm einmal mitfliegen zu können, da er in der Tat die „Eierkiste" fast elegant flog. Blendende Gleitflüge gelangen ihm, sogar mit Kurven unterwegs, was wir gebührend bewunderten. Seine Schüler, insbesondere Mackenthun, haben wir immer beneidet, da sie von Anfang an von einem derart prächtigen Lehrer unterrichtet worden waren.

Darauf kommt es bei allen Dingen immer an, heute wie damals.

Unser Heruntermogeln mit Gas haben wir uns hier dann sehr bald grundsätzlich abgewöhnt. Allerdings gehörte dazu, daß man sehr viel mit gut „gleitenden" Kameraden mitflog, um zu lernen. Mackenthun war in der Beziehung ein unermüdlicher und hilfsbereiter Kamerad, und ihm habe ich es in erster Linie zu verdanken, daß ich nach meinem Johannisthaler Erlebnis wieder Vertrauen zu der „Eierkiste" gewann.

Überhaupt stand nun die ganze „Fliegerei" unter einem anderen Zeichen. Jeder von uns hatte selbstverständlich das ständige Bestreben, seine kostbare Maschine wieder heil auf die Erde zu bringen. Das war allein schon ein Gebot der Kameradschaft, denn oft war für uns alle nur eine einzige Maschine startbereit. Andererseits aber wurde auch gewagt. Man klebte nicht mehr am „Flugplatz", den es in dem bisher gewohnten Sinne nicht gab. Wir hatten unsere Start- und Landebahnen je nach der Windrichtung, sonst aber flogen wir über das gesamte Gelände des Truppenübungsplatzes. Das war insofern schon ein erheblicher Fortschritt, als man nicht ständig bekanntes Landegelände unter sich wußte. Ferner wurde hier das gewagt, was uns in Johannisthal streng verboten war: in die Höhe zu gehen! Die Fabrik dort hatte ja auch nur den Auftrag, uns auf Doppeldecker umzuschulen, und bekam dafür einen Pauschalpreis. Je eher wir daher bruchlos dieses Ziel erreicht hatten, desto besser für die Fabrik. Es wurde daher alles vermieden oder untersagt, was das Risiko erhöhen konnte.

Hiervon waren wir gottlob in Döberitz befreit. Jetzt lernten wir unter der Anleitung Brunhubers und unserer älteren Kameraden, die ja zum Teil bereits richtig „über Land" geflogen waren, was uns alles noch fehlte. Was war aus uns früher so stolzen „Grade-Piloten" geworden! Immerhin, eins hatten wir aus dieser Zeit als ständigen Gewinn für uns zu buchen: wir waren automatisch auf Motorstörungen eingestellt. Manchen Kameraden habe ich erlebt, den aus Unkenntnis alle Ruhe verließ, der die Maschine übersteuerte oder sonst einen Fehler machte und schwer zu Bruch ging. Der Motor und alles, was damit zusammenhing: Benzinzufuhr, Zündung und Kühlung, alles das steckte für heutige Begriffe völlig in den Kinderschuhen; ging es doch dem Automotor nicht viel anders. Nur bei einer Autopanne stieg man aus und sah sich die Bescherung an. Das Aussteigen aus dem Flugzeug aber war ja nun doch mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Mit gespannten Ohren hingen viele an ihrem Argus oder Mercedes, während die Augen den Tourenzähler verfolgten. Wir Grade-Leute hörten „gewohnheitsgemäß" den Motor und sein gesundes Laufen. Wir kannten keinen Tourenzähler, deshalb war er uns hier ein wundervolles Hilfsinstrument. Jede Unregelmäßigkeit aber hatten wir ebenso früh weg wie der Tourenzähler, wußten aber dann auch meist „wo" ... was das Wichtigste war. Der hieraus zu fassende Entschluß: Notlanden oder der Versuch, noch den Platz zu erreichen, bedurfte deshalb keiner Überstürzung. Unendlich viel hat uns Grade-Fliegern diese Erfahrung vom „Hopsen bis zum Fliegen" genutzt.

Bald juckelten wir nun bei Besichtigungen mit unseren „Eierkisten" über die Truppen hinweg, flogen auch bei Brigadeexerzieren mit einem „militärischen Auftrag" und versuchten, unserem Namen „Militärflieger" Ehre zu machen. In der Hauptsache aber übten wir, und das wurde immer schwerer, je mehr Offiziere sich in Döberitz einfanden. Unsere „Kanonen" hatten ihre eigenen Apparate, die wir ehrfurchtsvoll bewunderten. Abgesehen von einer Wright-Maschine, die uns aus Johannisthal als Typ bekannt war, gab es einen hochmodernen Breguet-Doppeldecker. Einmal war es mir vergönnt, mit dem Kameraden und jetzigen General Förster, der auch heute noch aktiv fliegend wohl unser ältester im Dienst befindlicher „Alter Adler" ist, mit dieser Maschine mitfliegen zu dürfen. Es war ein bleibendes Erlebnis. Dieser Breguet-Doppeldecker hatte vornliegenden Motor mit vierflügeligem Propeller.

Schon dieser Propeller hatte es uns allen angetan. Dabei machte die Maschine auf uns für unsere damaligen Begriffe den gleichen Eindruck wie heute ein Stromlinienflugzeug. Wenn Förster startete, ließen wir alles stehen und liegen, um zuzusehen. In dieser Maschine hatte ich endlich wieder das herrliche Gefühl des „Fliegens". Der Breguet „lag" in der Luft wie ein Säugling an der Mutterbrust. Mögen nach heutigen Begriffen die Bewegungen eckig gewesen sein, gegen die „Eierkisten" war es ein Wiegen und Schweben. In kurzer Zeit war man hoch, kein Quälen mit dem Knüppel: „anziehen — drücken, anziehen — drücken", und wenn man zwi-

schen den Beinen nach unten sah, war man kaum 50 Meter hoch. Hier gab es ein Steuerrad wie beim Auto, das Abheben vom Boden war glatt und kein Gehoppele, wie: ... nochmal ein bißchen runter, wieder ein bißchen hoch, ah ... sie hat's geschafft! Der Motor vorn, man selbst im Rumpf sitzend mit guter Sicht und nichts vor einem, was einen ständig stört. Die Kurve wurde richtig geflogen, der Vogel legte sich brav hinein.

Das Herrlichste aber war die Landung. Gas weg — und die Maschine lag im Gleitwinkel. Mit dem ruhigen Bluff—bluff, bluff—bluff des gedrosselten Motors schwebte man über dem Gelände, mühelos Kurven nehmend, um in großen Spiralen zur Landebahn hinzudrehen. Leicht schwebte die Maschine aus und setzte sich auf. Das war eine Sache!

Dieser eine Flug wurde dann auch ausschlaggebend für meine geheim getroffenen Entschlüsse. — Vorerst aber war nichts zu machen, als sich mit Brunhuber und den Eierkisten abzufinden. Wir hatten auch „Tauben" auf dem Platz, aber ihnen ging es so wie in Johannisthal; sie standen meist mit gebrochenen „Beinen" im Stall. Dann war noch ein Harlan da. Es war ein sehr schneller und sehr empfindlicher Eindecker, der nur von ganz wenigen geflogen wurde.

Der militärische Betrieb war ausschließlich auf die „fliegerischen Belange" eingestellt. Vor allem gab es einen Zahlmeister. Was wir in den Zeiten bei Grade entbehrt hatten, konnten wir hier wieder nachholen. Wir waren ein lustig Völkchen, waren jung und hatten Geld. Neben unserer Stube in einer

Lagerbaracke hatten wir genügend Zaster, um uns ein „komfortables möbliertes Zimmer" in dem damals frisch aufstrebenden Westen zu mieten.

Wir alle haben ausgiebig geholfen, dem „Westen" zu seiner späteren Blüte zu verhelfen. Unsere Fliegerzulage, unter der Devise: „Leben wir noch mal bon, es geht ja alles aus dem Fliegerfonds", unser Stolz, Flieger zu sein und erhaben über jeden Erdenbürger, ließ uns trotz der Lücken, die in unsere Reihen gerissen wurden, das Leben lieben. Es gab ja auch damals „schlechtes Wetter" und somit genügend Zeit, die Fliegerzulage und Kommandogelder unterzubringen.

Wenn wir auch bei weitem nicht mehr so vom „wehenden Ästchen" als Wetterprophet abhängig waren, so waren doch die Flugzeiten als solche die gleichen. Bei frühester Morgendämmerung rasselten die ersten Motoren, um sie gegen elf Uhr vormittags den Monteuren zu überlassen. Bis Nachmittags war Ruhe, und dann wurde bis in die späte Dämmerung geflogen.

Für den „Militärflieger" galt als letzter Abschluß das „Feldpilotenexamen". Von da ab war man restlos fertig. Erst dann durfte man einen „Passagier" oder Kameraden mitnehmen. Die ersten richtigen „Beobachter" kamen erst später, zum erstenmal im Sommer und meist von der Kriegsakademie.

Das „Feldpilotenexamen" war eigentlich mehr eine Motorenangelegenheit als ein Beweis fliegerischen Könnens. Man mußte eine Stunde außerhalb des Flugplatzes fliegen und eine Höhe von 500 Meter innehalten. Es gab deshalb auch die „Feldpilotenmaschine"! Sie hatte bisher ihre Piloten

glücklich eine Stunde lang in der Luft gehalten. Man stellte sich an, um schließlich ebenfalls an die Reihe zu kommen.

Auch hier wurden alle Feste gefeiert, wie sie fielen. Seiner alten Truppe sagte man dann endgültig „Lebe wohl" und wurde „versetzungsgleich" zur „Militärlehranstalt für ..." usw. übernommen. Da dieser „Versetzungstext" lang und wenig „mundläufig" war, gab es bald den Namen „Stammoffizier"! Von ihnen wurde nun auch militärisch etwas verlangt. Auch das Fliegen sollte, jedenfalls nach Ansicht eines Kommandeurs, allmählich äußerlich militärischere Formen annehmen. So hieß es eines Tages bei einer Offiziersversammlung: „Meine Herren, ich sehe immer Maschinen, die sich so langsam an den Boden heranfühlen, Gas geben und wieder fortnehmen, bis sie unten sind. Ich wünsche, daß Sie bis dicht an den Boden herangehen, dann die Maschine kurz und exakt aufrichten und ausrollen lassen!"

Wir Frechdächse schmunzelten fröhlich bei solcher Rede, und aus unseren Augen blitzte die einladende Geste: „Na, denn komm mal mit in die „Eierkiste"!

Das hatte dann zur Folge, daß die „Doppeldecker" ausgenommen wurden. Sie waren aber die einzigen, die für diese kritisierte Landeweise überhaupt in Frage kommen konnten.

Als im Sommer dann erstmalig „Beobachter" anmarschiert kamen, ging ein Freudenfest los. Es wurde „entjungfert"! Ganz so toll herumschaukeln wie später konnte man ja nun doch noch nicht, aber es blieb für damalige Verhältnisse auch „kein Auge trocken".

Eine Errungenschaft der Neuzeit für uns brachten diese „Beobachterflüge" mit; die Sitze der Eierkiste erhielten rundherum eine Bespannung! Das war fabelhaft und wurde gebührend bestaunt. Nun konnte man nichts mehr „zwischen den Beinen" verlieren, man hatte eine „Bordwand", die einen „schützend" umrahmte; ja man kam sich fast geborgen vor.

Allerdings war das Einsteigen in den „Kahn" noch schwieriger geworden. War man glücklich aufgeentert, so mußte man nun noch über die Bordwand eskaladieren, was mit der nötigen Vorsicht zu geschehen hatte. Man mußte gleich mit einem Bein auf den Sitz und sich, das andere Bein nachziehend, auf diesen heruntergleiten lassen. Wer sich auf die Bordwand stützte oder gar meinte, sein Fuß fände einen Halt am Boden des „Kahns", der hatte sich schwer geirrt. Er machte „Bordwandbruch" oder „sackte durch", bekam es mit Brunhuber zu tun und kriegte vorerst keine Maschine.

Die Beobachter fanden also schon sehr komfortable Einrichtungen vor! Für den Gleitflug war es auch gut. Mordsgeschichten erzählten wir ihnen, wie sich das alles abspielen würde, und mancher mag gedacht haben, daß ein normales Truppenkommando doch seine Vorteile gehabt hätte. Der Beobachtersitz war hinter dem Führersitz in unserer Kiste. Sehen konnten wir daher unser armes Opfer nicht, um so mehr machte es sich aber „fühlbar". Im Start und im Flug strichen die Hände einem über die Schultern und den Rücken, als ob sie sagen wollten: ich habe ja soviel Vertrauen zu dir.

Dann aber ging es abwärts. Auch hier streckte der Führer den Arm hoch als Zeichen zum Festhalten! Es war nämlich verdammt unangenehm, wenn aus Schreck der „Passagier" dem Führer „in den Rücken fiel"! Der Führer fiel dann nämlich seinerseits auf den Knüppel, drückte diesen in übersteuertes Tiefensteuer, und der ganze Laden haute zunächst einmal ab.

Das Zeichen war also gegeben, und die Kiste ging auf den Kopf. Es ist ein schauderhaftes Gefühl für eine „Fliegerjungfer" dieses „auf den Kopf" gehen. Er weiß gar nicht, was mit ihm geschieht. Alle unsere früheren Erzählungen, oft genug zuzüglich des Mageninhaltes, kamen in ihm zum Erwachen. Unter sich sieht er die Erde und dazwischen nichts. Zunächst, glaube ich, haben alle die Augen geschlossen oder starr in den vor ihnen sitzenden Rücken des Kameraden gestarrt.

Bald merkte man aber das „Erwachen", und zwar dadurch, daß erst ein leises Streicheln begann und dann die Sprache „sich versuchte". Verstehen tat man natürlich nichts, aber es löste die Spannung.

Trotz allen äußeren Ulkes habe ich manchen dieser Kameraden bewundert. Schließlich wußten sie doch wirklich nicht, mit wem sie flogen, und die ganze Sache selbst war ja auch kein Karussellfahren. – Wir alle hatten uns auch erst an die Höhe gewöhnen müssen und uns allmählich darin geübt. Diese aber wurden auf dem ersten Flug ihres Lebens, ohne zu wissen, wie sie überhaupt rein körperlich auf das alles reagieren würden, gleich so in 100 Meter Höhe oder mehr hinaufgeschaukelt.

Es waren schon schneidige Kerle, und man mußte alle Hochachtung vor ihnen haben.

Im Lauf dieser Zeiten in Döberitz, die uns fliegerisch nie aus der Erinnerung gehen werden, hatte aber auch die Industrie ihre Fortschritte gemacht. Die Entwicklung der „Eierkiste" begann. Albatros, DFW. (Deutsche Flugzeugwerke Leipzig-Lindenthal) und später LVG. schufen Doppeldecker, die bald mit den Eierkisten keine Ähnlichkeit mehr hatten. Der Motor rutschte nach vorn, und aus dem Gitterwerk zur Schwanzzelle wurde ein richtiger Rumpf. Ehe wir aber in Döberitz solche Maschinen bekamen, verging eine geraume Zeit, und man drängelte zu einem Kommando nach einer dieser Fabriken.

So interessierte ich den damals sehr bekannten und mir befreundeten früheren österreichischen Fliegeroffizier Oberleutnant a. D. Bier für mich, der damals technischer Direktor bei den „Deutschen Flugzeugwerken" in Leipzig war. Hier wurde der „Pfeil-Doppeldecker" gebaut. Die Tragdecks standen pfeilförmig zur Flugrichtung, das untere Deck war gegen das obere nach hinten gestaffelt. Der Motor war natürlich vorn. Trotz der Pfeilform wirkte die Maschine allerdings reichlich plump und schwerfällig; und das war sie auch, wie sich bald herausstellte.

Aber gegen die „Eierkiste" war dieser Vogel ein erheblicher Fortschritt. Den gleichen Typ baute die Fabrik auch als Eindecker. Das war für mich, als altem Grade-Flieger, ein gefundenes Fressen. Mein Kommando nach Leipzig kam bald; man nahm vorübergehenden Abschied von Döberitz und hatte in

Leipzig die wundervolle Gelegenheit, eine größere Flugzeugfabrik mit allem Drum und Dran zum erstenmal kennenzulernen.

Nur Euler besaß in Frankfurt schon länger eine solche geschlossene Anlage mit eigenem Flugplatz. August Euler war unserem guten Grade mit Riesenschritten davongeeilt. Bei ihm hatte inzwischen Prinz Heinrich Fliegen gelernt, die erste „Luftpost" war auf seinem „gelben Hund", ebenfalls eine „Eierkiste" eigener Konstruktion, geschaffen, kurzum, Euler war allen voran, auch in militärischer Beziehung. Er hatte den Grundgedanken des Maschinengewehr-Schießens durch den Propeller. Es war sein Patent, das aus dem Jahre 1910 stammt, dem unsere Jagdflieger des Weltkrieges ihre ersten Erfolge verdankten.

In Lindenthal war ein ideales Fluggelände. Der Platz gehörte einem völlig allein, und wir paar Flieger konnten uns nach Herzenslust allein dort tummeln. Der Chefpilot, unser lieber Öhlerich, setzte sich mit mir in die Maschine, und los ging es!

Der Start war lang und die Maschine schwer. Sonst war sie aber leicht zu fliegen, legte sich willig in die Kurve und stieg prächtig. Am schönsten war dann der Gleitflug. Die gestaffelte Flügelform machte sich hierbei besonders bemerkbar. Ganz fest wie ein Brett lag die Maschine beim Gleiten in der Luft. Das gab immer ein herrliches Gefühl der Sicherheit.

Sehr schnell flog man sich hierauf ein. Eine besondere Neuigkeit wies die Maschine dadurch auf, daß die Dämpfungs-

fläche vor dem Höhen- und Tiefensteuer „beweglich“ war. Vom Führersitz aus konnte man diese mit einem Handrad betätigen. Durch Einstellung der Fläche nach dem Start war es möglich, die Maschine, ohne Gefahr zu laufen, sie zu überziehen, schneller zum Steigen zu bringen.

Alles will probiert sein! Einen Windkanal mit Modellen, die in aller Ruhe abstürzen konnten, gab es nicht. Alles ging gut und schön, man kam famos hoch, drehte in einer bestimmten Höhe, in der man bleiben wollte, den Einstellwinkel der Fläche wieder flacher und fand das prachtvoll. Eines Tages aber wurde es unterwegs böig, die Luft wurde immer ungemütlicher, und man entschloß sich, zu landen. Da im Gleiten ging es los: „Schwanz rauf ..., Schwanz runter.“ Man dachte, das Ding wollte sich selbständig machen. Böen als solche waren es auch nicht, die kannte man, und sie konnten ja in Sachsen schließlich nicht anders als in Preußisch-Berlin sein. Dabei war diese Schwanzakrobatik mit einem eigenartigen Gerassel verbunden.

In einem ruhigeren Augenblick drehe ich mich um, um mir den verrückt gewordenen Schwanz ansehen zu können, und stütze mich dabei auf das seitliche Handrad für die Dämpfungsfläche. Da gibt es wieder einen Galoppsprung, und nur mit Mühe konnte ich mein Handgelenk von dem Rad freimachen. Jetzt stelle ich glücklich fest, daß der plötzlich auftretende Böendruck, der mal von oben, mal von unten gegen die Dämpfungsfläche preßte, weit stärker war als die Sperrvorrichtung meines Handrades. In manchen lustigen Sprüngen ging es weiter hinunter, aber nun wußte man ja, was los war, und konnte

sofort mit dem Steuer diesen Selbständigkeitsdrang parieren. Die „Erfahrung" war jedenfalls gemacht, und allein darauf kam es für den weiteren Fortschritt an.

In diese Zeit etwa fällt auch die neue Festlegung des Feldpilotenexamens. Nicht mehr der Motor allein sollte das Examen machen, sondern vor allem der Führer.

Die neuen Bestimmungen zerfielen in zwei Teile, dem Höhenflug und dem Überlandflug. Der Höhenflug schrieb die Erreichung einer Höhe von 1000 Meter vor mit einer anschließenden Landung aus dieser Höhe mit abgestelltem Motor. Der Überlandflug mußte über eine bestimmte Strecke führen, sah eine Zwischenlandung auf einem anderen Platz vor und mußte innerhalb von drei Tagen erledigt sein.

Diese neuen Festlegungen stellten also erheblich höhere Anforderungen an den Führer als bisher und verlangten vor allem von ihm, daß er bis zum Examen kräftig üben mußte. Das war nämlich ein Kapitel für sich. Die Fabriken hatten nur das Interesse, den Schüler so schnell wie möglich examensreif zu bekommen und den späteren Übungsbruch der Lehranstalt in Döberitz zu überlassen. Bei dem dortigen sehr knappen Maschinenbestand war das aber keineswegs erwünscht, abgesehen davon, daß die Schüler kaum die geringsten eigenen Flugerfahrungen gesammelt hatten. Das war aber unbedingt notwendig, denn die Anforderungen, die in Döberitz gestellt wurden, waren inzwischen erheblich gewachsen. Die ersten Manöver waren mitgeflogen, die ersten Flugzeuge wurden zu Truppenübungen herangezogen und das „Wetter" schon

nicht mehr in dem Maße wie noch im Jahre zuvor berücksichtigt.

Der Aufstieg der „Militärfliegerei" war nun nicht mehr aufzuhalten. Die ersten „hundertpferdigen Mercedes" kamen anmarschiert, die für die folgende Zeit der Inbegriff des Vollkommenen waren. Der neue Doppeldecker, alle in der Art des beschriebenen „Pfeil" von DFW., war überall im Durchbruch, Albatros, Aviatik, LVG., alles arbeitete an diesen neuen Konstruktionen; man schaufelte der alten „Eierkiste" das Grab. Die Namen „Flugkünstler" und „Flugmaschine" versanken nun ebenfalls mit ihr. Die Hauptpionierarbeit war getan: man konnte Fliegen, ein jahrhundertealter Traum der Menschheit war Wirklichkeit geworden.

Wer heute die Freude und das Glück hat, Flieger zu sein, soll aber auch wissen, daß keine einzige Errungenschaft der Menschheit soviel Wagemut, Lebenseinsatz und Verbissenheit verlangt hat wie die Eroberung der Luft mit dem Flugzeug.

Heute sind alle drei Eigenschaften genau so notwendig, darin ist nichts anders geworden und wird sich auch wohl nichts ändern, aber für euch heute handelt es sich um die „Beherrschung" der Luft, nicht mehr um ihre Eroberung. Die Anfänge hierfür beginnen mit der Gründung der „Fliegertruppe" im April 1913!

## Deutschlands erste Fliegertruppe

Eine neue Truppengattung entsteht, eine Truppe, die sich aus uns selbst heraus entwickelt hat, für deren Werden wir uns

noch vor wenigen Jahren hatten als Akrobaten, Utopisten, Phantasten und was es der Kosenamen mehr gab, hinstellen lassen mußten.

Vier Fliegerbataillone werden aufgestellt: Königsberg, Döberitz, Köln und Metz. Die Bayern stellten ihr eigenes Bataillon auf.

Nun ging die Fliegerei wirklich richtig los. Wir Stammoffiziere wurden auf die Bataillone verteilt, ich kam nach Metz. Hier war Major Siegert unser Kommandeur, und somit ein Mann, bei dem alles allein auf Fliegen abgestimmt war.

Metz und der Flugplatz Freskati, der Exerzier- und Übungsplatz der größten Garnison Deutschlands, wurde unsere neue Fliegerheimat. Hier stand bereits die Zeppelinhalle und barg ihr kostbares Gut, nämlich eines der damaligen lenkbaren Luftschiffe. Von uns „Fliegern" wurde dieses Unternehmen sehr bald „die aufgeblasene Konkurrenz" genannt. — Die Lande- und Haltemannschaft, die bei dem Erdmanöver umhersausten und am Halteseil manches Mal ein Stück in die Luft mitgenommen oder auf der Erde geschleift wurden, hießen die „Parterreakrobaten"!

Kurzum, diese waren unsere Nachbarn auf dem Platz. Unsere Hallen standen im Anschluß an die Ballonhalle, so daß wir uns manches Mal recht im Wege waren. Sehr oft aber kam die „Zigarre" nicht heraus.

Die Unterkunft war nicht so angenehm wie in Döberitz. Wir mußten in der Stadt wohnen. Freskati lag aber weit draußen. Jeden Morgen stand daher unser Fliegerauto am

„Paradeplatz", zu dem wir, oft genug im Laufschritt, eilten; denn war das verpaßt, sah die Sache mulmig aus; ein erheblicher Anmarsch zur Elektrischen und ein noch größerer von der Endstation bis zum Platz war die Strafe.

Unser Fliegerauto war in Metz bald ebenso bekannt wie wir. Es war der eine Stein des Anstoßes und wir selbst der andere. Metz, der Inbegriff preußischer Disziplin, der härtesten Schule des jungen Leutnants und aller militärischen Rangstufen, festgefügt in der strikten Beachtung von Rang, Dienstalter und Patent, konnte die jugendliche und freizügige Lebensart von uns Fliegern zunächst gar nicht fassen. Seit dem alten Grafen Häseler sahen die „Metzer" alle anderen Truppen im Deutschen Reich nur als Dreiviertelsoldaten an. Wie mag es ihnen daher mit uns erst gegangen sein!

Morgens also sausten wir eilenden Schrittes zu unserem Auto, und schon auf dem Wege dahin ereignete sich das erste „Unglück"! Als praktische Menschen hatten wir unseren Degen in die Hand genommen, vorbeilaufend an Offizieren der Garnison, die ebenfalls auf dem „Dienstwege" waren. Kaum hatten wir die ersten Herren überholt, wurden wir angerufen und wegen dieser unerhörten „Haltung im Straßenanzug" mit echtem Kommißton zur Rede gestellt. Auf unsere Antwort, wir müßten zu unserem Dienstauto, ging ein richtiges Gewitter los. Seit wann denn wohl in Metz Leutnants ein Dienstauto hätten, das besäßen nur Kommandierende Generale und Divisionskommandeure!

„Und die Fliegeroffiziere von Metz" brüllten wir nun

unsererseits und sausten mit geschwungenem Degen ab. Seitdem hatte dieser Häuptling, der dicht bei uns wohnte, eine Mordswut auf uns.

Aber es sollte noch besser kommen. Unsere Fahrten zum Platz führten naturgemäß ständig an marschierenden Kompanien oder Bataillonen vorüber, die zum Freskati strebten. Alles, was wir überholten, war auf uns wütend. Dem einen Kommandeur fuhren wir zu schnell vorbei, dem anderen zu langsam. Unser „militärischer Gruß“ war immer falsch, oder wir hatten uns im Wagen nicht „der korrekten dienstlichen Haltung“ befleißigt, wie sie dem Leutnant einem Vorgesetzten gegenüber notwendig war. Wir konnten machen, was wir wollten, alles verstieß gegen die dortigen Sitten und Gebräuche.

Bei einem gleichen Anlaß galoppierte ein Hauptmann hinter uns her und schimpfte; weshalb, haben wir nie zu erfahren bekommen. Bei diesem Galopp aber wollte das Pferd anders als sein Reiter, nämlich wieder dahin, wo es hingehörte, an die Spitze der Truppe. Bei dem ersten größeren Zwischenraum der marschierenden Kolonne schwenkte es brav in diesen hinein, ohne dabei zu ahnen, daß hier der allgewaltige Bataillonskommandeur seinen angestammten Platz hatte. Da sich das nun alles in gleicher Höhe mit uns abspielte und die Straße nicht sehr breit war, brüllte der Bataillonskommandeur uns zu: „Vorbei!“, um sich dann den „aus der Reihe geratenen“ Häuptling vorzubinden. Das sahen wir nur noch von weitem und freuten uns diebisch. Später konnten wir uns den Kameraden noch besonders vornehmen, wie noch erzählt werden wird.

Wir waren glücklich, daß wir einen Kommandeur besaßen, der es in hervorragender Weise fertigbrachte, den Metzern, zum mindesten den obersten Befehlsstellen, Verständnis für uns zu verschaffen.

In den Hallen fanden wir fast durchweg neue Maschinen vor. Neue „Albatros" waren gerade eingetroffen; ihr Rumpf war aus Sperrholz, und sie machten einen glänzenden Eindruck. Auch der Knüppel war verschwunden, an seiner Stelle thronte ein Handrad. Alle Maschinen hatten natürlich einen hundertpferdigen Mercedes.

Es war eine Lust, Flieger zu sein! Nicht nur jeder Stammoffizier besaß eine Maschine, sondern jede Maschine bekam nun auch ihren ständigen Bordmonteur. Beides zusammen war eine ganz große Errungenschaft. Es gibt genug Dinge, die man nicht verpumpen soll, zu ihnen gehört an erster Stelle: die Braut und das Flugzeug. Es kommt ja nichts dabei heraus, wenn jeder dritte da herumfingert und jeden Tag ein neuer sie untersucht, hier und da etwas tut oder nicht tut. Das gibt unter Garantie „Bruch", bei der Braut wie beim Flugzeug!

Man konnte sich also in seiner Kiste einrichten. Das galt besonders dem Sitz. Fest und gut gesessen, ist halb geflogen; deshalb führte man nicht viel später auch den Anschnallgurt ein. Bis es aber so weit war, hat es uns manchen Schweißtropfen und Fluch gekostet. Kam man in so ein Schaukelwetter hinein, wußte man nicht, wo man sich eigentlich verankern sollte. Da galt es nur: tief hinein unter die Bordwand und mit den Schultern sich rückwärts festklemmen.

Nach dem Sitz kam die Inneneinrichtung heran. Nun soll man nicht glauben, daß es da viel Platz zum „Einrichten" gab. Der Rumpfausschnitt war klein, und für ein „beleuchtetes Instrumentenbrett" wäre kein Platz gewesen. Das ganze Loch war ja nur so groß, wie es der Umfang des Steuerrades verlangte, und der Länge nach so weit, daß der Sitz hineinpaßte. Der Tourenzähler, das einzige Bordinstrument, war meist außerhalb am Rumpf anmontiert. Untergebracht mußte aber der Höhenbarometer werden, ein damals sehr umkämpftes Instrument, das auch nur in wenigen Exemplaren vorhanden war. Seine unbedingte Notwendigkeit war durchaus noch nicht anerkannt. Es gab für Abnahmeflüge oder andere besondere Höhenprüfungen die Schreibbarographen, doch die wurden gehütet wie kleine Babys.

Schließlich mußte man auch seine Karten irgendwo handlich unterbringen, das gab manches Kopfzerbrechen. Auch die scheinbar praktischste Erfindung erwies sich als Niete, sobald einem das „selbst patentierte Verfahren" um die Ohren flog und die Karten lustig im Winde unter einem „auf Nimmerwiedersehen" entflatterten.

Noch ein Problem mußte gelöst werden; das war eine gute Verständigungsmöglichkeit mit dem Beobachter, der ziemlich weit vor einem saß. Hiervon soll später die Rede sein.

Bald ging die Brummerei der Motore los, und Metz horchte auf. Der Platz war herrlich. Nach allen Seiten offen, bot er in jeder Richtung beste Start- und Landemöglichkeit. Auch landschaftlich machte das Fliegen hier Freude. Das Moseltal,

die bewaldeten Höhen in der Ferne und schließlich der Blick nach Frankreich: alles hatte den Reiz der Neuheit. Wir waren bald mit allem vertraut und „strebten nun in die Ferne".

Bei diesen Übungsflügen auf dem Platz hatten wir auch die willkommene Gelegenheit, uns für „Meldungen wegen unmilitärischen Verhaltens" zu revanchieren. Besonders als wir eines Tages wieder einmal einen Zusammenstoß wegen Gehens „ohne Degen" hatten, wurde uns die Sache zu dumm. Wir durften nämlich nach neuester Vorschrift unseres Kommandeurs dann ohne Degen gehen, wenn wir die Feldbinde umgeschnallt hatten. Dieser Anzug: Feldrock und Feldbinde, war unser offizieller Dienstanzug.

Das ging aber so ohne weiteres den gestrengen Militärs in Metz nicht ein; solch einen Anzug gab es überhaupt nicht. Kurzum, wir hatten uns allerhand geärgert und überlegten unsere Rache.

Der Zufall war uns günstig. Draußen auf dem Freskati sahen wir besagten Herrn, von dem schon einmal die Rede war, hoch zu Roß mit seiner Kompanie „Schützenentwicklung" üben. Die Züge waren weit auseinandergezogen, teilweise in Gruppen ausgeschwärmt, und zwischen ihnen trabte der hohe Chef hin und her. Wir also: rein in die Maschine und Start Richtung Pferd!

Die heranbrausende Maschine sehen und seitwärts ab, war eine Hundertstel Sekunde! Die noch nicht entwickelten Teile der Züge sausten nach allen Richtungen hin auseinander, und der bisher so schön angesetzte „Infanterieangriff" befand sich in völliger fluchtartiger Auflösung.

Ruhig entschwirrten wir in 10 Meter Höhe über den Köpfen der Kompanie hinweg. Wir sahen, als wir über dem Platz Runden flogen, wie sich das da unten langsam wieder sammelte, und eine Ansprache an „mein Volk" gehalten wurde. Dann ging die Übung nochmal von vorn los.

Was wir beim Starten konnten, konnten wir aber auch beim Landen. Es traf sich auch günstig, daß ein Zug fast auf der Grenze des uns überlassenen Geländeteiles, wenn auch in Reserve, lag.

Unser Vogel schwirrte also hinunter. Beim Landen hat man aber bekanntlich die Maschine anders in der Hand als beim Start. Wir kurvten uns über den Häupten von „Mann und Roß" hinunter, was beiden schon ziemlich unsympathisch war. Auch die Truppe wurde unruhig, denn immer mehr Gesichter sahen wir nach oben leuchten. Schließlich wurde das Motorengebrumme dem Pferd zu dumm, und trotz aller reiterlichen Hilfen trabte es erst und galoppierte dann auf und davon.

Diesmal aber ließen wir nicht locker. Unsere Kurven begleiteten das tapfere Roß, das nun seinerseits immer mehr in Fahrt kam und erfreulicherweise sein Ziel zu unseren Schuppen suchte; es vermutete dort vielleicht so etwas Ähnliches wie einen sicheren Stall. Wir waren also gar völlig im Recht, wenn wir hinter dem Tier her waren.

Die führerlose Truppe sah sich dieses Rennen zwischen „Pferd und Flugzeug" sicherlich mit höchstem Interesse an. Wir gaben nun aber doch lieber wieder Gas, entschwanden in Sicherheit nach oben und überließen es unseren Kameraden

unten, Schiedsrichter über den Ausgang des Rennens zu sein. Es hat sich nachträglicher Schilderung gemäß hochdramatisch dabei abgespielt. Wir aber hatten tatsächlich nun unsere Ruhe.

Das Schönste an den ganzen Fliegerjahren war das: Mit vielen Mühen hatte man sich den Aufstieg erkämpft, war gehupft, um dann fliegen zu lernen. Das konnte man nun, und jetzt wollte man erleben, was das richtige Fliegen wirklich war. Damals war es ja nur den Militärfliegern möglich, den Flug ausnutzen zu können. Die meisten „Zivilflieger" waren am Platz gebunden und verließen nie oder nur gezwungen seine Grenzen. Das lag aber keineswegs an ihrem Mangel an Schneid, sondern weit mehr am Mangel an Geld. Eine eigene Maschine war zu damaligen Zeiten unerschwinglich teuer. Keine Fabrik aber setzte die wenigen Maschinen der Gefahr unnötiger Überlandflüge aus. Schon das geringste Verlassen des Platzes, also außerhalb einer Gleitflugmöglichkeit, galt bereits als „Überlandflug" und war daher verboten. „Über Land" flogen diese Fabrikmaschinen nur dann, wenn es sich um eine Überführung zu einem Militärplatz handelte und dieser Flug gleichzeitig als Abnahmeflug galt oder wenn eine neue Type zur Vorführung kommen sollte.

Bei solchen Flügen kamen naturgemäß nur die allertüchtigsten und erfahrendsten Kanonen ans Steuer, während der größte Teil des Nachwuchses als Lehrer und Einflieger verwendet wurde und den Platz nicht verlassen durfte.

Alle Erfahrungen für den Ausbau der Maschinen zu ihrem eigentlichen Zweck, nämlich des Überlandfliegens, wurden daher

von uns in manchem harten Strauß in der Luft gesammelt und erkämpft!

Wir haben bald gemerkt, welche gänzlich neue Anforderungen dieses Fliegen an unser Können und an die Maschinen stellten. Wir haben auch hier selbst „alles ausprobiert" und schufen so die Unterlagen für die Arbeiten im Konstruktionsbüro und in der Werkstatt. Herrlich war es, daß jetzt eine Flugzeugindustrie entstanden war mit ersten Fachkräften und Männern an der Spitze, die sich der zu erreichenden Sache selbst ebenso verschrieben hatten wie wir. Noch vor wenigen Jahren waren sie zu zählen, jetzt schon nicht mehr. Die ernste Wissenschaft und Technik zogen in die Hallen ein, wo früher teilweise Bastler geglaubt hatten, Erfinder, Erbauer und Flieger in einer Person sein zu können. Nur wenige hatten dazu die notwendigen Kenntnisse, den notwendigen Geist und das angeborene Genie. Euler, Grade und Dorner, sie waren wohl die einzigen damals, auf die das zutreffen konnte. Gerade aber sie waren es auch, die als erste das bisher durch eigene Erfahrungen Errungene auf eine technisch-wissenschaftliche Grundlage stellten, und Euler gab den Alarmschuß zur Gründung der „Flugwissenschaftlichen Gesellschaft", des in den Folgezeiten so wichtigen Institutes.

Unsere Überlandflüge bildeten daher eine ständige Brücke von der Praxis zur Fabrik. Man reichte seine Erfahrungen schriftlich dem Kommandeur ein, machte seine Vorschläge und gab Anregungen. Bevor wir aber auf die Reise gingen, bekamen wir: die Maschine, der Flugzeugführer und der Bord-

monteur den vierten Gesellen hinzu, und das war der Beobachter, genannt „Franz“!

Das Wort „Franz“ hat mit dem Vornamen gar nichts zu tun, denn was sollte ein Mensch namens Franz besondere Beziehungen zum Flugzeug nur dieses Namens wegen haben! Zu allem Anfang saß der Beobachter wohl oder unwohl in der Maschine und betrachtete die Gegend. Man flog ja doch nur Platz und wußte selbst am besten Bescheid. Fragte man oder vielmehr „brüllte“ man ihm etwas zu, dann ruderte er mit den Armen herum, zeigte nach oben oder unten, jedenfalls machte das, was man gar nicht wissen wollte. Das nannten wir, er „franzt herum“, und so entstand der Name „Franz“ für ihn. Als Revanche nannte er uns „Emil“, aber so recht hat sich das nicht eingebürgert.

Also unser „Franz“ war angekommen, wir waren komplett. Eigentlich waren es ja mehrere Fränze, die zur Verfügung standen, aber mit einem nur freundete man sich besonders an. Ein netter Kerl mußte es sein, mitmachen und Kamerad sein! Viele solcher Menschen hat man kennengelernt, hat manchen gemeinsamen Strauß in der Luft ausgefochten, oft nach hartem Kampf gemeinsamen „Geburtstag“ gefeiert und ging füreinander durch dick und dünn, war man erst richtig verheiratet mit ihm.

Lustige Sachen haben wir erlebt, den ernsten gehört die Ehrfurcht vor dem Tode.

An einem der ersten Tage sollte der Franz Kompanien zählen, die in einem Abteilungsverbande in Richtung des Freskati-

platzes marschierten. Franz hatte wie wir alle einen mächtigen Sturzhelm auf, mit dem er bereits eine ganze Zeit im Kampfe lag. Er rutschte ihm mal rechts, mal links über den Kopf; er band ihn fester, aber es half alles nichts, bis er es schließlich aufgab und das Ding rutschen ließ, wohin es wollte.

Inzwischen waren wir an die Anmarschchaussee herangekommen, und ich flog so, daß er einen guten Einblick auf die Straße haben mußte. Mein Franz sieht natürlich zur falschen Seite hinaus, und ich beuge mich nach vorn zu ihm, schlage auf seinen Sturzhelm und winke nach der anderen Seite. Er folgt mir auch, und nun kann man prächtig die einzelnen Marschkolonnen abzählen. Ich zähle natürlich mit: eins, zwei, drei usw. und bei jeder neuen Kolonne immer einen neuen Schlag auf den Kopf. Mein Franz sieht gespannt nach unten, beide Hände an der Bordwand.

Dann geht es herunter; wir landen, und auf der Erde angekommen, frage ich: „Na, wieviel hast du gezählt?" — Mit krebsrotem Gesicht sieht „Franz" mich an und brüllt im Propellergebraus: „Gar nichts habe ich gezählt und überhaupt nichts gesehen! Du hast mir ja dauernd den Sturzhelm über die Augen geschlagen; ich durfte mich nur an der Bordwand festhalten, um auf einen neuen Schlag von dir zu warten!"

Ein anderes Mal sollten wir nach St. Avold fliegen, um an einer dortigen Truppenübung teilzunehmen. Allgemein hatten wir uns darauf eingespielt, daß ich über dem Platz erst bis auf 500 Meter ging, um den Motor abzuhören, um dann

erst, nach einem Schlag auf dem nun richtig verpaßten Sturzhelm, überlandzugehen.

Bei diesem Flug nun konnte ich das nicht, da der Befehl zum Hinfliegen erst sehr spät kam und wir sofort los mußten, um noch an der Übung teilnehmen zu können. Franz hatte diese Eile wohl nicht richtig mitbekommen; ich hatte auch nichts weiter gesagt, da man ja zum Flug nach Avold nicht durchaus einen „Franz" haben mußte. Er saß in aller Ruhe vorn, keine Bewegung ging von ihm aus. Bald war ich über dem Avolder Exerzierplatz und stellte den Motor zum Landen ab. Im gleichen Augenblick sauste mein Franz wie von einer Tarantel gestochen hoch, sah hinunter, sah unten Truppen, suchte rechts und suchte links und brüllte ganz aufgeregt zu mir zurück: „Wo ist die Ballonhalle geblieben?" Er glaubte sich nämlich noch über unserem Metzer Platz, fürchtete, ich hätte eine Motorunregelmäßigkeit, die mich zum Landen zwänge. Er hatte also bisher sanft geschlafen!

Bei solchen Kurzflügen bereits empfand man die Schwierigkeit der Verständigung mit seinem Beobachter. Diese Frage mußte unbedingt gelöst werden, doch gelang das nur in wenigen Fällen. Am besten war es noch in den neuen LVG.-Maschinen bestellt. In ihnen gab es nur einen einzigen großen Raum, in dem Führer und Beobachter gemeinsam saßen. Das war damals auch die einzige Maschine, die derart ausgestattet war.

In unseren versuchten wir es mit Telephonen, mit Sprachrohren, wie man sie damals auch in Autos zum Fahrer hin hatte, aber nichts bewährte sich. Manche hatten sich Tafeln an-

gefertigt, die in „Kurzform" zum Ausdruck brachten, was man sich gegenseitig als Wichtigstes und immer Wiederkehrendes zu sagen hatte. Die Hauptsache war, daß die Orientierung richtig blieb und der Beobachter genau wußte, wo wir uns befanden. Hierfür gab es die Tafel mit den Buchstaben B. O. (bin orientiert) beim Führer. Der Beobachter hielt dann als Antwort eine Tafel hoch mit den Buchstaben J. A. (ich auch).

Das zweite Wichtige war der Motor. Zwang er einen zum Landen, dann hielt man die Tafel hoch mit den Buchstaben L. M. k. (Landen, Motor kotzt), und darauf hatte der Franz nur zu nicken und sich schleunigst auf der Karte umzusehen, wo man am besten den Kahn hindrehte. Für den „Franz" war das deshalb besonders wichtig, da er nämlich den Fußmarsch zum nächsten Ort antreten mußte, um Hilfe zu holen oder telegraphische Nachricht an den Flughafen zu geben. Das Zeichen L. M. k. war immer wenig geschätzt, und manchmal hat der Franz dann seinerseits die Tafel hochgehalten: J. A. (ich auch), nämlich vor Ärger!

Bei solchen Notlandungen mitten ins Gelände hinein lernten wir Führer, wie unerhört wichtig es war, genaue Ziellandungen auf unserem Heimatplatz zu üben. Heute ist das natürlich selbstverständlich, aber wer dachte damals daran.

Es hat auch vieler „Vorgänge" bedurft, bis diese Erfahrung offiziell anerkannt und daraus die Folgerungen gezogen wurden. Eigentlich erst bei der Ausbildung der Schüler während des Weltkrieges waren Ziellandungen außerhalb des Platzes eine Examensbedingung. Wir flogen von Metz immer

über Wald und bergiges Gelände. Man mußte genau seine Maschine kennen, um sie auf einen oft nur kleinen Platz gut aufzusetzen. Das Wichtigste war dann geschehen ... die Maschine war heil.

Sie wollte aber möglichst auch wieder gestartet werden. Abmontieren, das war: ultima ratio regis! Bei einem solchen Überlandflug rutschte ein Zündkabel von der Kerze, ein Zylinder fiel dadurch aus, und das flatternde Kabel selbst machte durch Kurzschluß hier und da lauter Unfug. Man hat schon die Wut, wenn man wegen so einer dummen Angelegenheit von 1200 Meter hinunter muß, weil man nicht anhalten und einfach aussteigen kann, um so etwas in Ordnung zu bringen. Heute hakt man keine Kabel mehr einfach über, und heute ist der Motor auch im Fluge nicht mehr unerreichbar.

Also, nichts wie 'runter! An einer Eisenbahn eine Wiese, entlang eines kleinen Flusses, der Kinzig, dicht dabei der Ort Wächtersbach. Also, soweit ist alles in Ordnung. Die Wiese entpuppt sich aus niedrigerer Höhe allerdings als nicht besonders einladend, da man gemäht hatte und die Heuhaufen unregelmäßig aufgebaut waren. Man schnurrte über die Telephondrähte einer Straße noch hinweg und konnte so gerade die mittlere Reihe besagter Haufen mit der freiesten Bahn erhaschen. Wir rollten auch gut aus, alles war in „Butter".

Da stürmten von den Ufern der Kinzig her eine Schar Kinder auf uns zu, an ihrer Spitze der Herr Lehrer, um eine begeisterte Ode auf uns zu halten. „Aus dem blauen Himmels-

äther senkt sich ein herrlicher Vogel auf die blumige, frühlingsgrüne Wiese" usw.

Uns freute diese Ovation ja außerordentlich, aber wir wollten weiter. So schnell ging das aber nicht, da unser Vogel auf „blumiger Wiese" ganz Wächtersbach mobil gemacht hatte, von dem wir nun auch erfuhren, daß das nicht ein einfaches Städtchen, sondern ein „Staatchen" war.

Von den Regierenden des Landes wurden wir auch sehr, sehr gastfreundlich eingeladen und revanchierten uns dafür mit ebenso leichtsinnigen, wie streng verbotenen Gastflügen. Als wir dann starteten, folgte die Strafe auf dem Fuß. Wir machten stehenden Start und hatten das bei den vorherigen Abflügen mit einigen Bauernjungens sehr schön einexerziert. Diesmal aber versagte der eine „Flügelmann". Er hielt beim „Hand runter" die Maschine noch einen Augenblick länger fest als der andere, und schon sauste der Vogel Richtung Kinzig.

Zu machen war nichts mehr. Die Entfernung war zum richtigen Abheben der Maschine viel zu kurz, zumal noch ein Heuhaufen genommen werden mußte. Man macht eben, was man kann, aber wir sackten prompt mitten in den „Strom". Der Rumpf brach hinter mir durch, und ich fand mich mitsamt meinem Sitz in den „kniehohen Wellen" der Kinzig wieder; mein Franz folgte mir nach!

Schön war die Bescherung nun nicht. Ich bin nie wieder mit improvisierten Startmannschaften gestartet. Lieber habe ich die Maschine streckenlang schieben lassen, um ein besseres Startgelände zu bekommen. Man muß sogar den Entschluß

fassen können, abzumontieren, so weh das einem auch tut. Abmontieren bedeutete, den schön eingeflogenen Vogel auseinanderreißen und nicht wissen, ob man ihn jemals wieder so hinbekam. Noch gab es eine Menge Spanndrähte, die die Flächeneinstellung bestimmten, und die abmontierte Zelle selbst verzog sich nur zu gerne. Lange Zeit dauerte es, ehe man alles wieder so hatte, wie es „einstmals war". Oft schaffte man es nie!

Hier hatten zunächst die Wächtersbacher ihre Sensation, wir aber leider unseren Bruch! Die Kinder hingegen vergnügten sich bereits mit dem Aufsammeln von Bruchstücken und mahnten uns an die Abmontage!

Wie auch hier, so nahm die Bevölkerung an solchen „Überlandflügen" immer regste Anteilnahme und half, wo sie nur konnte. Bei einem größeren Rundfluge, der uns über Döberitz nach Leipzig führte, waren wir erst sehr spät abgeflogen und befanden uns bei beginnender Dunkelheit über Jüterbog. Als wir in Leipzig landeten, erfuhren wir, daß man telephonisch mitgeteilt habe, die Maschine müsse „brennend" über den Jüterboger Wäldern abgestürzt sein; viele hätten das beobachtet. Augenblicklich sei die Bevölkerung und die Garnison unterwegs, um die Maschine zu suchen. Wie ließen natürlich sofort unsere glatte Landung zurücktelephonieren.

Das unsinnige Gerücht war dadurch entstanden, daß unsere Motore damals mit offenen Auspuffstutzen flogen. Am Tage konnte man natürlich die Explosionen der Zylinder nicht sehen. Abends dagegen, in der Dunkelheit und insbesondere gegen den

dunklen Nachthimmel, schlugen die Zündflammen in hellem Schein aus den Stutzen, so daß sicherlich der Eindruck des „Brennens" entstehen mußte.

Erst sehr viel später führte man den Auspufftopf ein, in dem die Gase gesammelt und unter den Flügeln abgeführt wurden. Dadurch wurde endlich neben anderen Vorteilen auch einem gewissen Schönheitsbedürfnis der Insassen Rechnung getragen: man stieg nicht mehr verdreckt aus der Maschine aus.

Bei einem Konkurrenzflug mußte ich auf einer kurzen Etappe von Wiesbaden nach Kassel dreimal notlanden, weil das Rückschlagventil für den Benzintank zur Förderung des Brennstoffes entweder gar nicht arbeitete oder plötzlich so stark, daß der Tank an irgendeiner Naht leck wurde. Bei der dritten Notlandung hatten wir alle beide, mein Beobachter und ich, die Nase voll. Aus dem nächsten Ort wurden so viel Kannen geholt, daß wir genug Benzin unterbringen konnten, um bis zum Etappenhafen zu kommen. Diese Kannen mitsamt einem zurechtgebogenen Trichter verstaute mein überaus tüchtiger Franz unter sich, neben sich, auf sich und wo sonst noch Platz war, und dann ging die Reise los. Vor dem Beobachtersitz war ein kleiner Reservetank, der unabhängig von dem Hauptbenzintank arbeitete und direkt den Vergaser versorgte. Sobald nun mein Franz an dem Standrohr sah, daß der Inhalt zur Neige ging, nahm er sich die erste Kanne, stand auf und trichterte sie ein. Das ging natürlich nicht ohne furchtbares Gefluche ab, da er selber dabei eine ganze Portion Benzin ins Gesicht bekam;

ich konnte meinen Kopf unter die Karosse stecken. Aber so haben wir es tatsächlich geschafft!

Auch dies Problem der unbedingt gesicherten Benzinzufuhr mußte noch gelöst werden.

Sehr unzuverlässig arbeitete damals die Kühlung der Motoren. Die Wasserpumpe war ein sehr launisches Ding, und ihre Flügel waren sehr zerbrechlich. Nichts war scheußlicher, als mit kochendem Motor in 800 oder 1000 Meter Höhe seinen schönen Flug zu unterbrechen und „ins Tal hinabzusteigen"! Abgesehen aber von dem Notlanden an sich, bekam man die ganze heiße Bescherung ins Gesicht.

Der arme Franz war am schlechtesten daran, denn er saß am weitesten vorne! Selbstredend suchte er Zuflucht unter seiner Haube, und dann war man als Emil hinten der Dumme.

Solche Situationen konnten auch mal recht schlecht auslaufen. So war in einem Falle die Maschine mit heißgelaufenem Motor und stehendem Propeller gerade noch 10 Meter über der Erde, eine Höhe, in der man alle Aufmersamkeit auf Notlandegelände und rechtzeitiges Abfangen eisern konzentrieren mußte. In diesem Augenblick ausgerechnet nimmt mein Franz sein Kartenbrett, das er als „Regenschirm" vor sich gehalten hatte, fort, und ich bekomme die ganze heiße Brühe ins Gesicht. Abfangen war natürlich Essig, und das Fahrgestell war hinüber.

Abends trösteten wir uns in „leichter" Gesellschaft, wobei die dicke Lippe des guten Franz, die er sich bei diesem Bruch

geholt hatte, nicht nur Heiterkeit erntete, sondern auch Platz für „mehrere" Münder bot!

Manche Sorge machten uns die Steuerzüge. Einfache Drähte wie bei unserem Grade waren es natürlich jetzt nicht mehr, sondern Kabel aus gedrehten dünnen Stahllitzen. Die Enden wurden verspleißt und gelötet. Sehr zuverlässig war das aber nicht, und deshalb wurden diese Kabel zweifach verlegt.

Ähnlich primitiv war die Bedienung der Zündung und der Gasbetätigung zum Motor. Beide Kabelzüge gingen durch den Beobachtersitz und waren an den Bordwänden innen entlang geführt.

Bei einem sehr schönen, langen Überlandflug von Metz nach München bewundern mein Franz und ich die herrliche Natur. Unter uns das silberne Band der Donau, weit seitlich im Dunst die Alpen. Mein Beobachter will mir auf der Karte etwas zeigen und beugt sich zu mir zurück. Im gleichen Augenblick verstummt unser so brav laufender Motor. Erschrocken setzt sich mein Franz wieder auf seinen Sitz, um alles für eine etwa bevorstehende Notlandung vorzubereiten, und schon läuft der Motor wieder wie am Schnürchen.

Ich stutze und überlege! Alles ist in Ordnung, keine Unregelmäßigkeit zu hören. Wir fassen Mut, und auch der Franz nimmt seine Karten wieder zur Hand. Bald dreht er sich mit ihnen von neuem um, und bums, der Motor hört wieder auf! Ich brülle ihn an, daß er sich hinsetzen solle, und schon war der Laden wieder in Ordnung.

Was da nun eigentlich los war und dem Motor in die Quere

kam, konnte ich nicht herausbekommen, doch rief ich dem Beobachter zu, nur ruhig auf seinem Sitz zu bleiben; der Motor sei ihm anscheinend böse, wenn er ihm den Rücken zudrehe.

Nach der Landung in München fand ich des Rätsels Lösung. Ich kroch gleich zu meinem Franz nach vorn, um mich dort umzusehen. Er mußte sich so umdrehen, wie er es unterwegs getan hatte, und siehe, da hatten wir es! Er hatte nämlich vorsorglich sein Kartenbrett an einer langen Strippe angebunden, damit es wieder eingefangen werden konnte, falls es sich doch mal selbständig machen wollte. Leider aber hatte er zum Festbinden dabei mein Drosselklappenkabel erwischt, das, wie ich zugeben muß, gerade an der Stelle in seinem Sitz zum Vorschein kam, die sich zum Anbinden am besten eignete. Drehte er sich nun mit seinem Kartenbrett zu mir um, so verlängerte sich die hierfür zu kurze Strippe automatisch dadurch, daß sie sich das fehlende Stück von dem Kabelzug der Drosselklappe borgte. Selbstverständlich konnte dann der Motor nicht mehr mitmachen, da ihm auf diese Weise das Gas fortgenommen wurde.

So sammelte man Erfahrungen über Erfahrungen. Eine herrliche militärische Übung führte uns zum Übungsplatz nach Münsingen in die „Rauhe Alp". Hier flogen wir zum erstenmal Artilleriebeobachtung.

Mit Leuchtpistolen bewaffnet ging es los. Der erste Start war eine Katastrophe. Mein „Artillerie-Franz" hatte, wie er sagte, alles mit dem Befehlsstand unten vereinbart: rote Kugeln ... zu kurz, grüne ... zu weit, weiße ... gut ... usw. Über dem Ziel fängt mein Beobachter an. Er brannte ein

reines Feuerwerk in 800 Meter Höhe ab, alles durcheinander. Es war prächtig anzuschauen, von unten muß es noch besser ausgesehen haben.

Oben aber schimpfte mein Franz wie ein Rohrspatz. So recht kannte er wohl diese erschröcklichen Leuchtpistolen nicht, insbesondere deren Rückschlag. Beim ersten Schuß hatte er sich mit seiner eigenen Faust vor die Nase geschlagen und war nun völlig verdattert.

Später konnten wir es aber besser und schafften uns allerhand Meriten. – Dennoch haben wir mit unserem Kommandeur damals bereits uns allerhand Gedanken gemacht über die Verständigung mit dem Flugzeug vom Boden aus.

Diese Überlegungen begleiteten uns auch in das erste, wirklich groß angelegte Manöver unter Verwendung von Flugzeugen. Bei diesem haben wir sehr viele Erfahrungen sammeln können, und wenn ihre Ausnutzung auch nicht sofort erfolgen konnte, so wurde doch unentwegt für die Zukunft vorgearbeitet.

Diese Manöver verlangten, schon des Ansehens unserer neuen Truppe wegen, den Einsatz bei schwierigerem und wolkigem Wetter. Das „Wolkenfliegen" war uns neu. Man flog in die „Waschküche" hinein, alles um einen herum brodelte, so daß man bald nicht mehr wußte, wo oben und unten war. Insbesondere, und das war das Gefährlichste, hatte man keine Kontrolle über die seitliche Lage der Maschine. Am schlauesten tat man, man steckte seinen Kopf unter die Karosse, um sich durch das Gebrodele um einen herum nicht in seinem Gleichgewichtsgefühl beirren zu lassen.

Der Tourenzähler war hierbei ein treuer Helfer. Er zeigte sofort an, ob man die Maschine etwa überzog oder zu sehr drückte. Für die seitliche Lage aber gab es keine Kontrollmöglichkeit. Manche Absturzberichte schilderten, wie die Maschine, auf einer Flügelspitze stehend, aus der Wolke herauskam und vom Führer nicht mehr abgefangen werden konnte. Wir überlegten immer wieder, wie man eine einfache Lösung hierfür finden könnte.

Aus diesen Gedanken erstand ein sehr praktisches Instrument, das heute, vielfach verbessert und verfeinert, hierauf aufgebaut ist. Wir bogen ein dünnes Bleirohr halbkreisförmig, schnitten es seitlich auf und steckten eine kleine Kugel in das Rohr. Diese blieb bei normaler Horizontallage des Flugzeugs ruhig an der tiefsten Stelle des Halbbogens liegen. Schwankte die Maschine aber seitlich hin und her, so rollte die Kugel mit. Wir konnten also nun sofort sehen, ob wir in der Wolke aus unserer seitlichen Normallage gekommen waren oder nicht.

Aus diesen Manöverflügen ergaben sich auch neue Anforderungen an die Flugeigenschaften der Maschinen. Kaum drei Jahre war es her, daß man überhaupt flog, daß man nicht mehr nach den „Ästchen im Winde" schielte und wegen Böigkeit den Vogel im Stall ließ. Ganz abgesehen von den technischen Fortschritten in der Materialverwendung, den Kabelzügen statt der einfachen Steuerdrähte, den Sicherungen an Verspannungen und deren Knotenpunkte, stellten wir jetzt bereits Anforderungen an die Maschinen, über die wir ehemals ausgelacht worden waren.

Vor allem wollten wir schneller und wendiger werden. Schnell in die Höhe mußte der Vogel kommen und durfte beim Starten und Landen keinen Kilometer An- oder Auslauf gebrauchen.

Das letztere stand zunächst fast im Vordergrund. Wo gibt es im Gelände so mir nichts dir nichts ein bodenmäßig geeignetes Feld, das auf mehrere hundert Meter frei liegt, keine Straßen- und Telephondrahtumrandung hat, nicht unmittelbar auf einen Wald, eine Baumgruppe oder einen Ort führt; denn das alles war für unsere schweren Maschinen ein Hindernis und führte zum unweigerlichen Durchsacken. Manch einer hat dabei die Bekanntschaft mit Waldspitzen, Chausseebäumen oder Telegraphenleitungen gemacht.

Ein besonders „geeigneter" Platz war zum Beispiel der später oft von uns beflogene Exerzierplatz des Telegraphenbataillons in Karlsruhe. Das war nicht einmal ein „geländegängiger", sondern ein „vorbereiteter" Platz. Auf den Kasernen, die das Feld umsäumten, waren hohe Telegraphenstangen, deren Leitungen sich von dort aus quer nach überallhin spannten. Der Boden selbst war von dem Üben mit den Fahrzeugen kreuz und quer in tiefen Rillen ausgefahren, und rundherum war alles Wald.

Mit besorgter Miene sah man sich das an. Schon das Landen hatte seine Schwierigkeiten. An alle Drähte konnte man ja nun wirklich nicht weiße Fähnchen hängen, und uns blieb die Spucke weg, als man die „Eleganz belobte, mit der wir unter der großen Querleitung des Platzes hindurchgelandet

seien". Wir sahen uns groß an, die hatten wir überhaupt gar nicht gemerkt.

Wie aber nun hier wieder herauskommen! Mit bis zur Grenze hochgedrücktem Schwanz, fast die Propellerspitze auf der Erde, nahmen wir Startanlauf — und dann hoch, herüber über den Wald. Jetzt sackte der Vogel ab, sowohl aus thermischen wie aus Gründen der eigenen Schwere. Mancher hatte Glück, mancher aber Pech und saß mit furchtbarem Gekrache obendrauf. Also wir mußten, um feldmäßig fliegen zu können, kurzstartende Flugzeuge haben.

Für die Landung galt ziemlich das gleiche. Immerhin konnte man hier schon einmal etwas mehr wagen. Einkurven ließen sich die Maschinen ganz gut, das heißt, wenn man vorher fleißig geübt hatte. Dem langen Auslauf dagegen war man ziemlich machtlos ausgesetzt. Der „hunderte Mercedes" überwand die „Bremse" spielend, die „Grade-Zeiten" waren auch darin vorüber. Man mußte den Vogel gehörig durchsacken lassen, ihn also früh abfangen, um dadurch die Bremswirkung der Flächen zu erhöhen. Dennoch aber schwebte und schwebte er; und oft genug schlug der Propeller im letzten Meter Auslauf doch noch gegen das Hindernis.

Die Schwere der Maschine und ihre hiermit zum Teil verbundene Langsamkeit in der Luft machte sich besonders bei schlechtem und böigem Wetter sehr unangenehm bemerkbar. Man kam bei starkem Gegenwind nicht von der Stelle, und wurde es gar böig, torkelte der Vogel hin und her. Das Handradsteuer erwies sich bei solchem Wetter als ungeeignet, da die

Übertragung der Steuerseile auf einem zu langen Weg erfolgte. Insbesondere die Betätigung der Verwindung machte uns dabei manche Sorge. Es entspann sich bald der Kampf: hie Rad, hie Knüppel; dem letzteren kam dabei zweifellos der Vorteil der schnellsten Steuerreaktion zu. Seine Handhabung als solche im allgemeinen war aber unbequem, denn mit beiden Fäusten senkrecht übereinander ließ sich die Armkraft bei weitem nicht so ausnutzen wie bei der Stellung der Fäuste nebeneinander.

Eine derart abgeänderte Art des Griffes besaß die LVG.-Maschine. Auf dem Knüppel saß ein Teller, der beiderseits Ausschnitte für die Hände hatte. Die LVG.-Flieger lobten diese Art der Steuerung sehr. Das alles war aber gegen die Forderung der größeren Geschwindigkeit nebensächlich. Flügelform und Motorkraft hießen die Hemmnisse, die hier in den Weg traten. Beides aber war nur durch die Wissenschaft und Forschung zu lösen. Hier nutzten unsere praktischen Erfahrungen nicht weiter. So hat es denn auch vieler schwerer Jahre bedurft, um Fortschritte wesentlicher Art zu erzielen. Ihr heutigen Kameraden habt keine Ursache mehr, euch über zu langsame Flugzeuge zu beklagen. Dennoch geht es dem Flieger, der den weiten, hindernislosen Luftraum vor sich hat, niemals schnell genug. Wer aber will heute die Grenzen ermessen, die der Geschwindigkeit des Flugzeuges gesetzt sind?

Eng verbunden mit der Geschwindigkeit ist auch die Wendigkeit der Maschine. Von einer solchen im heutigen Sinne darf man überhaupt nicht sprechen. Man trudelte unweigerlich ab.

Bis zu einer gewissen Grenze konnte man ja gehen; war diese aber überschritten, gab es kein Halten mehr. Manche haben es ertrotzt, haben neunmal Glück gehabt; beim zehntenmal lagen sie auf der Nase. „Schneid und Wagehalsigkeit sind zwei ganz verschiedene Dinge", sagte unser Kommandeur.

Alle diese unseren Maschinen fehlenden Eigenschaften waren zum Teil in den neuen französischen und auch englischen Eindeckern gelöst. Eindecker, außer der Taube, hatten wir überhaupt nicht. Diese war ein guter Vogel, aber weder schnell, noch leicht, noch wendig. Notlandungen in schwierigem Gelände liefen selten gut aus, Starts aus engem Platz konnten kaum gewagt werden. Also ein Eindecker im ausländischen Sinne war die Taube nicht.

Es war verständlich, daß wir uns daher sehr für solche schnellen Maschinen interessierten. Die Nachricht: ein französischer Flieger mache mit seiner Maschine Loopings und ähnliche Kunststücke, machte uns natürlich „mobil". Als wir dann Gelegenheit hatten, mit eigenen Augen diese Flüge zu sehen, die Wendigkeit, Schnelligkeit und die unglaubliche Steigfähigkeit der Maschine zu bewundern, empfanden wir die Nachteile unserer Flugzeuge erst recht.

Auch die Industrie trat sofort auf den Plan. Bald trafen einige ausländische Maschinen ein. Unter anderem machten wir die Bekanntschaft mit dem englischen Bristol und dem französischen Parasol. Bei diesem letzteren war der Rumpf ganz für sich in einem gewissen Abstand unter den Flügeln montiert, so daß das ganze Ding wie ein „Sonnenschirm" wirkte; daher

der Name. Ein 75pferdiger Gnome-Motor war in dieses kleine, schnittige Flugzeug eingebaut. Erst schnurrte man mit dem Ding nach Grade-Art auf der Erde herum, um mit allem klarzukommen. Dann Vollgas, und der Vogel sauste ab.

In diesem Apparat hatte man wieder das bekannte eckige Gefühl der „labilen" Maschine. Alles war nur Geschwindigkeit, das wenigste „Stabilität". Man brauchte nur zu denken, dann reagierte das Ding auch schon. Die „Schnurrlandungen" mit dem Gnome ließen alte Erinnerungen an die ersten Eierkistenflüge wach werden. Start und Landung waren sehr kurz, und das nahm bei dem kleinen Ding nicht wunder. Sehr schlecht war die Sicht. Nach oben war sowieso nichts zu machen, da waren die Flügel, und der kleine lächerliche „Beobachtungsausschnitt" konnte nicht viel helfen. Unmittelbar nach unten konnte man deshalb nicht sehen, weil man viel zu tief im Rumpf saß. Als Einsitzermaschine in unbekanntem Gelände sich daraus zu orientieren, war kaum möglich.

Sehr störend war auch das ewige Ölen des Motors. Man hatte wohl so ein lächerliches Auffangblech zwischen Motor und Führersitz montiert, aber das schadete mehr, als es nützte. Das sich hier nach einer Weile angesammelte Öl kam dann konzentriert einem ins Gesicht und verschmierte die Brille. Doch so etwas würde deutsche Überlegung und Arbeit sofort abgestellt haben.

Das Fliegen im Manöver über den „Feind" ließ auch die ersten praktischen Gedanken über das Flugzeug als Kampfmittel aufkommen. Die Beobachtung von Truppenansamm-

lungen, von langen Kolonnen im Marsch und ähnlichen Erdzielen verlangte geradezu die Bekämpfung aus der Luft.

Die ersten Bomben in Gestalt von kleinen Gipssäckchen wurden schnell zusammengebastelt, um die ersten entsprechenden Versuche machen zu können. Wenige Monate später hatten wir die ersten kleinen birnenförmigen Bomben, mit denen wir die Wurfübungen begannen. Mit kräftigem Schwung pfefferte der Franz eine Birne nach der anderen rückwärts aus der Maschine heraus, wobei der Führer seinen Kopf hübsch zur Seite nehmen mußte, um das Ding nicht selbst an den Kopf zu bekommen. Kurze Zeit später hängte man schon die Bömbchen unter den Rumpf und klinkte sie vom Beobachtersitz aus. Das sah sich alles sehr schön an, aber auch hier mußte erst „probiert" werden.

Es stellte sich denn auch bei den ersten Versuchen heraus, daß einmal die Ausklinkerei unzuverlässig war, und zum anderen, daß die leichten Bomben sich, je nach der Maschinenkonstruktion, im Fahrgestell oder an Verspannungsdrähten verfingen und hängenblieben. Vieles war also noch nötig, um hier zu fortschreitenden Ergebnissen zu kommen.

Der Kampf von Flugzeug zu Flugzeug hingegen stand wenig im Vordergrund. Man unterhielt sich zwar gelegentlich hierüber, aber mehr auch nicht. Das kam besonders daher, daß beide Manöverparteien über nur wenige Maschinen verfügten. Man begegnete sich außerordentlich selten, und dann freute man sich darüber, dachte aber im entferntesten nicht an Abschießen. Man hatte ja gerade auch zusammen erst die Luft erkämpft und war stolz über die gemeinsamen Erfolge.

Man dachte im Flugzeug nur an Erkunden. Das lag auch wohl als erstes auf der Hand. Nichts Ähnliches gab es, daß den Einblick weit hinter die Front des Gegners erlaubte und den eigenen Befehlsstellen die Möglichkeit verschaffte, in bisher unbekannter Weise frühzeitig Kenntnis über die Lage beim Feinde zu erhalten.

Es galt aber nicht nur zu erkunden, sondern auch das Erkundete festzuhalten. So entstand der Wunsch nach einem Photoapparat. Aus kleinsten Anfängen heraus haben tüchtige Beobachter, zuerst gar mit eigenen Apparaten, die Erschließung dieses Aufgabengebietes begonnen, das später eine so unerhörte Entwicklung nehmen sollte.

Aufgaben allergrößter Art lagen vor dem jungen Flieger von damals, und wenn aus den Erzählungen nur die wichtigsten in großen Linien aufgezeichnet werden konnten, so dürfte das doch schon genügen, um anzuzeigen, in welchem Aufbruch wir uns befanden.

Diese Erkenntnis griff auch allmählich auf unsere eigene Lebensführung über. Waren wir auch nach wie vor die Metzer Flieger, die stets ihre eigene Wurst brieten und ihr lustiges Leben führten, so begann das dienstliche Leben uns doch mehr und mehr in Anspruch zu nehmen. Es steigerten sich allmählich die Dienstbefehle, die von unserem Kommandeur in oft recht drastischer Form, wie er dies allgemein liebte, ergingen. So wies eine Anordnung von ihm auf die allgemeine Lebensweise hin, der wir uns befleißigen sollten. Es hieß ungefähr darin:

Der Flieger gehört des Morgens nackt in den Wald oder

auf den Sportplatz, anschließend in das Flugzeug, um ernste Start- und Landeübungen zu machen. Abends und bei schlechtem Wetter soll er geistige Höhenflüge auf dem Gebiet der Taktik und der Kriegswissenschaften unternehmen, um dann ins Bett zu gehen, anstatt sich in leichter Gesellschaft in Tanzlokalen oder in Bars aufzuhalten!

Dieser Dienstbefehl hing, prächtig von einem Kameraden karikiert, in unsere Tagesbaracke auf dem Flugplatz.

Ein anderer „Hinweis an alle interessierten Dienststellen" unseres Kommandeurs dürfte seiner humorvollen, drastischen Art wegen auch heute noch ein Lächeln entlocken, obgleich ihr, junge Fliegerkameraden, euch in euren herrlichen Kasernen kaum von der Notwendigkeit dieses „Hinweises" die richtige Vorstellung werdet machen können. Es hieß darin:

„Bis zur Klärung der Frage, ob die bei den Verwaltungsbehörden beantragten Nachtaborte in den Kasernements und Baracken eingerichtet werden, wird nichts übrigbleiben, als in Ermangelung derartiger Lokalitäten zu verfahren nach:

Mos., 5. Buch, 23. Kap., Vers 10 und 12/13.

Hierin aber heißt es: Vers 10:

Wenn jemand unter Dir ist, der nicht rein ist, der soll vor das Lager gehen und nicht wieder hineinkommen.

Vers 12/13:

Und Du sollst außen vor dem Lager einen Ort haben, dahin Du zur Not hinausgehst.

Und Du sollst ein Schäuflein haben, und wenn Du

Dich draußen setzen willst, sollst Du damit graben; und wenn Du gesessen bist, sollst Du scharren, was von Dir gegangen ist.

Also nicht nur fliegerisch, sondern auch unterkunftsmäßig befanden wir uns in der Truppe noch in vollster Entwicklung.

Auch der Ausbildung des Nachwuchses drückten die gesammelten Erfahrungen ihren Stempel auf. Das reine Ausbildungsfliegen blieb zwar noch bei den Fabriken, doch wurden diese Fliegerschulen militärisch besetzt. Alles unterstand dem leitenden Offizier, der insbesondere darauf zu achten hatte, daß nicht nur „Examen" geflogen wurde, sondern zuvor eine gründliche Ausbildung mit einer höchstmöglichen Anzahl an Übungsflügen stattgefunden hatte. Zu dieser Ausbildung trat noch der Unterricht am Motor und an der Maschine, denn ein großer Teil hatte ja keine Ahnung, was ein Motor mit allem Drum und Dran überhaupt war. Dann wurde Flugerfahrungsunterricht erteilt, der überaus wichtig war. Hier sollte dem jungen Flieger soweit als möglich alles das übermittelt werden, was man im Laufe der Vorjahre an praktischen Flugerfahrungen gesammelt hatte. So wollte man unnötigen Verlusten während der Schulzeit vorbeugen.

Mitten in dieser Arbeit und Entwicklung, in dem soeben verheißungsvoll beginnenden Aufbau der „Militärfliegerei" platzte wie eine Bombe der Weltkrieg. Am 2. August 1914 befahl der Kaiser die allgemeine Mobilmachung.

Mobilmachung ... alles schwirrt durcheinander, packt und fährt dahin, wo man erwartet wird ... Euch, junge Kameraden, die ihr heute auch am Feinde steht, ja die ersten am Feinde seid, ist das nicht unbekannt.

Nagelneue Maschinen holten wir uns aus einer Flugzeugfabrik ab, um unseren ersten „Feldflughafen" auf dem Luftwege zu erreichen. Hierbei bereits erhielten wir unsere erste Feuertaufe.

Einen gemeinsamen Flug kannten wir damals noch nicht, jeder flog allein auf dem kürzesten Weg dahin, wohin er sollte. Nun war in den ersten Tagen der Mobilmachung 1914 die Spionenfurcht und die Fliegerfurcht eine wahre Krankheit, die alle ohne Ausnahme erfaßt hatte. Ebenso wie mancher harmlose Passant als Spion verhaftet wurde, so sah man in jedem Flugzeug eine feindliche Maschine. Hiergegen konnte die aufgeregte Menschheit auf der Straße nichts unternehmen, wohl aber die vielen in Uniform gesteckten und mit einem Gewehr bewaffneten Landwehrsoldaten. Als einzelne Schützen war ihr Beginnen gottlob hoffnungslos, als Masse hingegen konnte schon eher Unheil angerichtet werden.

Wir hatten nun ausdrücklichen Befehl, niedrig zu fliegen, um von vornherein „Beschießungen" zu vermeiden. Unsere auf den Rumpf der Maschine aufgemalten Kreuze waren gut sichtbar. Doch „unserem guten Landser focht das nicht". Eine ganze Bahnhofswache lief im Sturmschritt zu den Gewehren und er-

öffnete ein Mordsfeuer auf uns. Eine Maschine hatte mehrere Treffer hinten in den Steuerflächen.

Wie leicht kann das mal in den „Arm“ gehen, dachten wir uns, da wir vorerst wohl des öfteren noch über deutsches Gebiet zu fliegen hatten, das von gleichen schießwütigen Soldaten bewacht wurde. Wir ließen uns daher in einer dortigen Stahlhütte kräftige Panzerplatten machen, die wir auf unseren Sitz legten. Nun waren wir wenigstens an dem edelsten Körperteil etwas geschützt.

Die damaligen ersten Augustwochen waren von herrlichstem Flugwetter begleitet. Es konnte daher unentwegt geflogen werden. Zunächst waren wir eingesetzt, um die Anlagen der eigenen Befestigungen auf ihre Tarnung hin zu prüfen. Prächtig im Gelände versteckt, jeder Sicht entzogen waren die schweren Batterien eingebaut. Hell aufleuchtend aber war von oben her jedes Geschütz deshalb zu sehen, weil es der schnellen Schwenkbarkeit wegen auf Holzbohlen, und zwar nagelneuen, aufgestellt war. Die rückwärtige Deckung der Munitions-Lagerplätze gegen Luftsicht war der Truppe natürlich völliges Neuland.

Überhaupt ist es heute unvorstellbar, wie damals die an Flugzeuge in den ersten Wochen völlig ungeübte Truppe auf das „Überflogenwerden“ reagierte. Sie wurde entweder nervös, in den meisten Fällen aber war sie nur neugierig. Erst die vielen Erzählungen von Abwürfen irgendwelcher aus der Phantasie geborene Wunderdinge vermochten die Führer in die Lage zu versetzen, die Truppe allmählich zum richtigen Ver-

halten zu erziehen. Die Deckung nach oben war fast unbekannt und in ihrer Wichtigkeit sehr unterschätzt. Das traf besonders für den Nachschub zu, der sich damals völlig vor dem Feinde sicher glaubte. Konnten wir auch nicht, wie ihr heute, solche Kolonnen bekämpfen, so konnten wir sie aber sehen und daraus allein schon der Führung Meldungen machen, die zu erhalten ihr vordem unmöglich gewesen wäre. Hätten wir doch nur auch damals schon eine Bekämpfungsmöglichkeit gehabt!

Ein weiter Weg war es noch bis dahin, und wir hatten andere Sorgen, die unser Fliegen direkt betrafen.

Die ersten Wochen, durch das beste Wetter begünstigt, führten zu prächtigen Feindflügen und sehr guten Erkundungsergebnissen. Da wir mit einer Bodenabwehr überhaupt nicht rechneten, waren marschierende Truppen, auch wenn sie wirklich einmal Deckung im Chausseegraben oder im Schatten der Bäume suchten, gut zu erkennen. Hinzu kam, daß zu Anfang des Krieges ein Teil der französischen Armee noch die roten Hosen trug, was natürlich zur schnellsten Erkennung führte.

Während des schnellen Vormarsches, aber auch später führten uns Erkundungsflüge bis zu 100 Kilometer hinter die feindliche Front. Das waren Flüge, vom Feldflughafen aus gerechnet, die bei dem herrlichen Wetter fast täglich unternommen wurden, von 180 bis 200 Kilometer. Erst knapp anderthalb Jahre war es her, daß man Überlandflüge planmäßig übte und die glatte Durchführung eines solchen Fluges feierte!

Bei dem häufigen Flughafenwechsel in den ersten Wochen haben wir uns mit manchem Start- und Landeplatz abfinden

müssen. Die Maschinen mußten mitunter auf schmalen, beiderseits mit Hindernissen umgebenen Streifen gelandet werden. Das bedurfte nicht nur tadelloser, wie man ehedem sagte „Eierlandungen", sondern auch technisch einwandfreiester Landungen. Daraus entstand das von nun ab bei allen Dingen angewandte Wort „sauber". Man mußte eine „saubere" Landung machen, was auch für einen Laien ein verständlicher und allesumfassender Begriff sein dürfte.

Oft starteten wir mitten in den Nebeln der Maas, ohne auch nur 10 Meter weit sehen zu können. Alles kam uns dabei zugute, was wir uns in den wenigen Monaten des Übens und Fliegens im Frieden hatten beibringen oder ausknobeln können.

Ebensowenig wie wir mit der Erdbeschießung rechneten, rechneten wir mit irgendeinem Luftkampf feindlicher Maschinen.

Abgesehen von einigen Farman-Doppeldeckern, haben wir in den ersten Monaten auf unserem Abschnitt kaum feindliche Maschinen gesehen. Einer dieser Farman ist noch in besonderer Erinnerung. Wir faßten ihn, als er, seitlich vor und unter uns fliegend, irgend etwas aus der Maschine abwarf. Der Beobachter jedenfalls beugte sich weit über den Bordrand, da ein Abwurf aus einer Maschine mit hinten liegendem Propeller nicht einfach ist. Mein Franz zückte bereits die Pistole, um sich zum erstenmal in seinem und unserem Leben, in der Luft schießend, kriegerisch zu betätigen. Als die Farman-Leute uns aber sahen, gingen sie leider im Gleitflug ab und winkten mit ihren Schals. Später hörten wir dann von der Truppe vorn, daß

ein feindliches Flugzeug spitze, kurze Eisenpfeile abgeworfen habe; dadurch sollten auch Verletzungen entstanden sein.

Wir haben einen ganzen Haufen dieser Dinger dann auch gesehen, die sicherlich eine anständige Verwundung beibringen konnten. Es war eine Art Gewehrgeschoß mit längerem Stiel, an dem sich Gleitflossen befanden. Diese sollten das Überschlagen der Geschosse nach dem Abwurf verhindern und dabei das Ganze in drehende Bewegung setzen. Viel Aussicht auf Erfolg boten diese Pfeile aber nicht. Man hatte eben auch drüben den Wunsch, wie wir ihn auch besaßen, mit irgend etwas solche Erdziele bekämpfen zu können.

Diese mehr als friedliche Begegnung hatte meinen Franz und mich aber doch auf den Gedanken kommen lassen, für ähnliche Fälle etwas mitzunehmen, was man fallen lassen konnte. Wir konstruierten uns daher im Feldhafen eine Aufhängevorrichtung, die wir außen beiderseits an den Rumpf anmontierten, und hängten je ein kleines Bömbchen in Birnenform ein. Bei jedem kommenden Feindflug ließen wir dann bei einer passenden oder unpassenden Gelegenheit so ein Bömbchen absausen. Irgendwie muß das doch einen Eindruck gemacht haben, denn bald darauf kam abends ein Farman in ziemlicher Höhe an und revanchierte sich mit ebensolch ungefährlichen Dingern. Wir nannten diese Feindmaschine bald den „Bauernschreck".

In diesen ersten Monaten hatten wir nur einen Feind, und das war unser Motor. Abgesehen von all den aus Erfahrungen bekannten Störungsursachen kam jetzt hinzu, daß die Überan-

strengungen der langen, vielen Flüge sich bei ihm bemerkbar machten. Vornehmlich waren es die Teile, die Dauerbeanspruchungen nicht gewachsen waren, wie die Zündung und die Dichtungen. Alles aber konnte Notlandung in Feindesland bedeuten. Ihr Polenkämpfer und ihr von der Legion Kondor wißt, was das heißt!

Für uns war Belgien damals das Land, das den Franktireurkrieg führte, dem manch eine Besatzung zum Opfer gefallen ist. Unsere Notlandungschancen waren aber weit größere als heute die euren.

Je mehr wir nun in den Herbst und Winter kamen, desto mehr bekamen wir die früher bekämpften, nachteiligen Flugeigenschaften unserer schweren Maschinen zu spüren. Außerdem begann mit ihnen etwas, was wir nicht näher zu definieren vermochten und wofür wir schließlich das Wort „laurig" erfanden. Es war wohl alles bei dem Vogel in Ordnung, aber er wollte nicht. Er war noch träger als sonst, stieg noch schlechter als sonst, kurzum, es war mit ihm nichts anzufangen.

Wir fanden den Hauptfehler schließlich darin, daß sich bei dem wechselnden Wetter die Einstellwinkel der Flächen verzogen, die Zellen selbst ebenfalls in ihrer Verspannung nachgegeben hatten. Dem Fehler war man nun wohl auf der Spur, aber eine Abhilfe auf die Dauer war natürlich nicht zu erwarten, da die Maschinen der wechselnden Witterung ständig ausgesetzt bleiben mußten. Es kamen Tage, wo alles in Ordnung war, und Tage, an denen der Vogel „laurig" blieb. Dieser Ausdruck, der so etwa die gute oder schlechte Laune zum

Ausdruck brachte, aber doch noch viel mehr in sich schloß, wurde auch bald auf das Persönliche innerhalb des Kameradenkreises übertragen. Wenn sich einer mal nicht recht zu etwas entschließen konnte, dann hieß es gleich: „Mensch, sei doch nicht so laurig!“ Das kam aber sehr selten vor, denn meist gingen wir „in alter Frische“ unserem täglichen Feindfliegen nach! In „alter Frische“ ist auch heute noch unsere gern gebrauchte Dankesantwort, wenn man sich bei der Begrüßung nach dem Ergehen erkundigt!

In den kommenden Monaten und dem ersten Kriegswinter trat die unterbrochene Entwicklung unserer Fliegerei erst richtig in Erscheinung. Der Stellungskrieg hatte begonnen, das lustige „Drauflosfliegen“ mit dem stürmischen Vormarsch der Truppen war vorbei. Wir flogen planmäßige Aufklärungsflüge über den Argonnen und Verdun. Unsere schweren Maschinen kämpften sich wohl wacker gegen den oft unerhört starken und über den Wäldern recht böigen Wind durch, aber ein richtiges Vorwärtskommen war das nicht.

Ständig wuchs die Schießkunst der Abwehrbatterien, die mehr und mehr in Erscheinung traten. Da auch, wie früher berichtet, die Wendigkeit und die Steigfähigkeit der Maschinen damals sehr zu wünschen übrig ließ, bot man ein fast unbewegliches Ziel für den Gegner. Die bekannten „weißen Schrapnellwölkchen“ standen bald unter und über einem. Wem bis dahin in der Maschine kalt war, dem wurde jetzt ganz schön warm. „Durch“ aber mußte man, das wäre nach alter Fliegersprache ja gelacht!

Die Gefahr lag aber noch auf einem anderen Gebiete. In der Verbissenheit des Durchkommens achtete man nicht mehr auf die durch den Gegenwind stark herabgesetzte Geschwindigkeit. Man dachte also auch nicht an den Rückflug und an das hierfür noch aufzusparende Benzin. Mehrmals trug uns der Vogel gerade noch in unsere vorderste Linie, während wir eine ganze Besatzung verloren, die dieser Umstände wegen beim Feinde landen mußte.

Ganz besonders während dieser Zeit entbehrten wir die Möglichkeit der Zielbekämpfung aus der Luft. Verdun mit dem weiten befestigten Vorgelände und den Sperrforts, die wir fast täglich überflogen, und die aus der Luft einen unvergeßlichen Eindruck hinterließen, waren die herrlichsten Ziele. Aber wir hatten nichts, es gab noch nichts!

Ein Trost, wenn auch ein recht kläglicher, blieb uns; das war der, daß es den Franzosen nicht anders ging. Sie haben ja von jeher gern geprahlt, und auch jetzt stellte sich heraus, daß nicht viel dahinter steckte. Was haben sie vor dem Krieg nicht alles in Zeitungen und Zeitschriften dahergeredet von ihrer führenden Stellung in der „Aviatik", von ihren Manövererfahrungen, mit denen sie bereits im Jahre 1910 begonnen haben wollten. Schade, daß uns das nicht vergönnt gewesen war. Die wenigen französischen Maschinen, die wir hier an einer der Hauptfronten in dem ersten halben Kriegsjahr zu sehen bekamen, waren für uns nichts als alte Eierkisten, die bei uns schon das Zeitliche gesegnet hatten. Desto mehr drängten wir vorwärts!

Wir haben des Abends stundenlang zusammengesessen und hin und her debattiert, was man alles mit schnelleren und wendigeren Maschinen unternehmen könnte. Nach Bombenmaschinen drängten wir, um den in den Argonnen und vor dem Sperrfortgürtel festliegenden Infanteriekameraden helfen zu können. Wir erkannten doch diese ungeheure Möglichkeit der Unterstützung von der Luft aus, und wir konnten nichts machen! Auch euer „Oberster Befehlshaber", Feldmarschall Hermann Göring, der gerade als junger Beobachter zu unserer Feldabteilung mit seinem „Emil", dem jetzigen General Lörzer, versetzt worden war, hat an diesen Debatten teilgenommen.

Kam auch der Feldmarschall erst zur Fliegerei, als man schon „Fliegen" konnte, so doch noch in einer Zeit, als die Truppe selbst knapp älter als ein Jahr war und alles Militärische noch in den vorher geschilderten Kinderschuhen steckte. Alles, was den Maschinen an Flugeigenschaften, an Ausrüstung und an der Kampfausnutzung fehlte, alles das hat er damals erst als Beobachter, später als einer der tüchtigsten Kampfeinsitzerführer am eigenen Leibe erfahren. — Wer konnte also besser berufen sein als er, diese Truppe in späteren Jahrzehnten von Grund aus so zu schaffen, wie er sich diese aus eigenen Erfahrungen im Geiste aufgebaut hatte. Wer von uns „alten Adlern" möchte heute, gerade heute, nicht wieder „jung" sein? Hiermit ist nicht die Redensart gemeint, daß man „so jung ist, wie man sich fühlt". Auch das Anziehen der Uniform verjüngt nicht und löscht nicht die fast zwei Jahrzehnte aus, die seit dem Zusammenbruch der alten Fliegertruppe und ihrem

Neuaufbau vergangen sind. Jugendlicher, ungehemmter blutfrischer Lebensgeist wird stets die Voraussetzung sein, und je jünger die unmittelbaren Vorgesetzten, desto besser!

Unsere damaligen Debatten konnten nicht viel nützen. Trotz alledem mußte es gehen, und es ging auch. Frühere sogenannte Phantasien wurden über Nacht zur Forderung. Aus dem Aufklärungsflugzeug entstand das Kampfflugzeug. Es gab Artilleriebeobachtung, Infanterieflugzeuge, die im Nahkampf eingriffen. Es entstanden Bombengeschwader und Kampfgeschwader.

Es ist hier nicht der Platz, fliegerische Erlebnisse aus dem Kriege zu schildern. Über diese sind viele Bücher geschrieben, die im einzelnen zeigen, was deutscher Fliegermut damals geleistet hat. Zäh und verbissen klebten die Kameraden am Gegner und ließen ihn nicht aus den Zähnen. Um so höher aber könnt ihr das heute alles werten, wenn ihr seht, mit welchen Maschinen das geleistet werden mußte.

Außer dem später entwickelten Kampfeinsitzer gab es keine Neukonstruktion, die den Sonderanforderungen Rechnung trug. Alles wurde in unseren guten alten Doppeldecker eingebaut, der bald unter seiner Last im wahrsten Sinne des Wortes keuchte. Stärkere Motoren kamen, aber sie brachten selbst erst einmal ein schwereres Gewicht mit, verlangten mehr Betriebsstoffmitnahme und entsprechende Verstärkungen ihres eigenen Einbaues. Was konnten da die wenig übrigbleibenden Pferdekräfte gegen das ausrichten, was seit Kriegsanfang alles an Gewicht in die Maschinen hineingepackt wurde.

Der an Gewicht schwerste Einbau war das Maschinengewehr, mit dem bald jede Maschine ausgerüstet werden mußte. Der Beobachtersitz wurde nach hinten verlegt, wo früher der Führer saß, um freies Schußfeld zu bekommen. Der Kranz allein, auf dem das Gewehr lief, um nach allen Seiten hin bewegt werden zu können, belastete die Maschine erheblich. Hinzu kam dann erst die Waffe selbst und die Munition. Jetzt gab es auch keinen Flug mehr ohne die Luftkamera, und das Funkgerät kam ebenfalls hinzu. Alles waren Gewichte, die, eines zum anderen kommend, die Maschine mehr und mehr belasteten.

Zu einer durchgehenden Umkonstruktion war im Kriege kaum eine Möglichkeit. Die spätere und heutige Entwicklung zeigt auch erst so recht, welcher wissenschaftlichen Forschung und Erprobung es bedurfte, um das gesamte Problem von der richtigen Seite aus zu lösen, nämlich von der Flächenform und der günstigsten Flächenführung im Luftstrom.

Neu waren allein die Kampfeinsitzermaschinen. Die Forderung zu solchen wendigen, schnellen Flugzeugen war bereits, wie an früherer Stelle gezeigt, schon vor dem Kriege von uns gestellt worden. Allerdings lag uns damals der Gedanke einer Kampfmaschine in dem jetzigen Sinne fern. Aber wenn auch ein solch schneller Einsitzertyp nur als Erkundungsflugzeug geschaffen worden wäre, so wäre ganz bestimmt der Armeeführung von Anfang an ein Werkzeug in die Hand gegeben worden, das sie gründlicher über den Wert der Luftaufklärung belehrt hätte, als es zunächst so der Fall war.

Die Kampfeinsitzer waren, abgesehen von einem Typ, Entwicklungen aus französischen oder englischen Maschinen. Als Eindecker, Doppeldecker und als Dreidecker wurden sie mit starr eingebautem Maschinengewehr hergestellt, das nach dem ursprünglichen Euler-Patent durch den Propeller schoß.

Welche unerhörte Leistungen mit ihnen vollbracht wurden, ist in der Geschichte der Fliegertruppe im Weltkriege niedergelegt. Aber jeder von euch jungen Kameraden sollte sich nicht nur aus Ehrfurcht, sondern auch aus Wissenschaft die Kampfmaschinen eines Bölke und eines Richthofen im Berliner Zeughause ansehen. Stellt euch vor, daß diese Maschinen heute euch in den Kampf tragen sollten. In den Kampf? Ich möchte vermuten, daß allein das Fliegen dieser Zeugen früherer Zeiten euch zunächst einiges Zögern verursachen würde.

Mitten im Kriege mußte nun geschafft und gearbeitet werden, um der drängenden Entwicklung an der Front auch nur einigermaßen nachkommen zu können. Motoren- und Flugzeugwerke solchen Umfanges wie heute besaßen wir nicht. Alle Frontanforderungen bezüglich Geräte, Ausrüstung, Bewaffnung, alles mußte erst entwickelt, probiert, geändert, kurzum, völlig neu erdacht und geschaffen werden.

Gleichgroße Arbeit entstand in der Ausbildung des Nachwuchses. Insbesondere stand jetzt die Ausbildung als Beobachter deshalb im Vordergrund, als hierfür überhaupt erst die Grundlagen und Richtlinien aufgebaut werden mußten. Das Gebiet war ungemein groß geworden, das der Franz nun be-

herrschen mußte. Er machte sich immer selbständiger vom Führer, und sein Spitzname verschwand mehr und mehr in der Versenkung. Beide, der Führer und der Beobachter, mußten sich nun weit inniger zusammen verbinden, als das ehedem der Fall war. Insbesondere mußte gemeinsam der Luftkampf geübt werden, der die genaueste Einspielung der Besatzung aufeinander zur Voraussetzung hatte.

Ihr seht also, daß unser Start in den damaligen Weltkrieg tatsächlich in Kinderschuhen stattfand. Nur in den Schuhen standen keine Kinder, sondern ihr Vaterland heiß liebende junge Männer. Sie hatten sich aus eigener Kraft ein Werkzeug in zähem Fleiß und unter Einsatz ihres Lebens geschmiedet. Man hatte sie darob anfangs verlacht, später allmählich ernster genommen, aber bis zu Beginn des Krieges wurden sie in dem tiefsten Sinn ihres Ringens nur von wenigen verstanden, von noch wenigeren unterstützt.

Erst der Krieg zeigte es, was wir „Phantasten" mit dem Blick in die Zukunft für Wirklichkeitsmenschen gewesen waren. Was hat ein Mann wie Siegert, dessen Name nie vergessen werden sollte, kämpfen müssen für seine Truppe. Es müßte diesem Mann ein Denkmal gesetzt werden, der sich unermüdlich bemühte, den prophetisch von ihm vorgezeichneten Weg der Fliegertruppe zur Wirklichkeit zu verhelfen. Ihm, wie uns allen, ging alles nie schnell genug vorwärts, und er, der selber von den allerersten Anfängen „auf eigene Rechnung und Gefahr" bei uns mitgemacht hatte, schreibt in einem Brief an mich: „Ich sitze nicht in Rom als erster, sondern in Charle-

ville als zweiter, weil es wohl so zum Besten der großen Sache sein wird!"

Und mit ihm und seinem Namen als letztem Inspekteur der alten Fliegertruppe möchte ich dieses Kapitel beschließen!

## Und so entstand die Luftwaffe!

Nun, ihr jungen Adler, schlagt voll Freude eure Schwingen, wie es die Adlerjungen tun, wenn sie hoch aus ihrem Horst des Morgens herabschauen auf die Welt, die tief unter ihnen liegt und ihnen gehört. Vollbewußt ihrer Kraft, ihrer Kühnheit sind sie die Könige der Lüfte. Niemand kann an sie heran, zu ihnen hinauf.

Ihr steht heute wieder am Beginn eines Ringens! Aber wie anders ist dieser Beginn als damals der unsere!

Niemals nach dem schmachvollen Versailler Friedensvertrag war preußisches Soldatengut verschüttet. Kein Geistiges sank dahin, nur Materielles starb. Mochten Geschütze verschrottet, Festungen geschleift, Motore zerstört und Flugzeuge verbrannt werden, im Herzen lebte alles. Mag von dem alten preußischen Offizier die Wiedereinführung der allgemeinen Dienstpflicht, die Wiederherstellung der Wehrhoheit Deutschlands durch unseren Führer als das Erhebendste nach der Schmachzeit angesehen werden, für uns „alte Adler" war die Wiedererstehung der Fliegertruppe, nunmehr in dem groß gespannten Rahmen als Luftwaffe und selbständiger Wehrmachtsteil, die Krönung unserer Arbeit. Nicht allein geschichtliche und familiäre Tra-

dition fanden ihre oft jahrhundertalte Geltung in der Erstehung der alten Armee wieder, sondern hier sahen wir alles das wiedererwachen, wofür wir selber unser Leben eingesetzt, wir selber und nicht unsere Vorfahren gekämpft hatten. Deutschlands Luftwaffe ist wieder erstanden!

Die deutsche Fliegerei hat man auch in den Schmachjahren nicht totschlagen können. Der älteste Adler, August Euler, setzte sich in den damaligen Zeiten an den undankbarsten Platz, den es gab, um zu retten, was zu retten war. Er übernahm das neugegründete Amt eines Unterstaatssekretärs für Luft- und Kraftfahrwesen. Ihm standen Männer zur Seite, die gleich ihm zu diesen „alten Adlern" gehörten und nichts aus den Klauen lassen wollten. Alle haben sie gekämpft für das, was sie selber errungen, wofür viele, viele liebe Kameraden bereits in ruhigsten Friedenszeiten gestorben waren. Diesen unterirdischen Kampf um einen Besitz, den man sich mit seinem Blut erworben hat, der einem auf die gemeinste Art gestohlen werden sollte, ihr habt ihn alle bildlich erlebt in dem herrlichen Film „Pour le mérite".

Alle diese Alten und die, die am Kriegsende noch jung waren, haben so oder so, jeder in seiner Weise, die Treue gehalten ihrem Werk. Ob das die Verkehrsfliegerei war oder die Segelfliegerei, persönliche oder andere Unterstützungen waren, das blieb völlig gleich. Festhalten, zähe festhalten, wie es Flieger gewohnt sind, nicht locker lassen, und wenn die Fänge des einen zu alt und schwach wurden, weitergeben an den Jüngeren, aber in den Klauen behalten!

So habt ihr an eurer Spitze den Mann, der als Kriegs- und Pour-le-mérite-Flieger der alten Truppe unser Banner treu im Herzen, in glühender Vaterlandsliebe, gehütet hat. Ihm war es vergönnt, dies Banner, ich möchte sagen: in alter Frische, zu entfalten und nun flattern zu lassen, daß das Herz aller alten Adler von Glück erfüllt ist.

Und herrlich ist die neue, junge Brut all der prächtigen Fliegerhorste, die heute Deutschlands Raum und Grenzen schützt. Ihr habt schon euer Revier, in dem ihr Herren seid, erweitert. Keinen Fremdling laßt ihr hinein, keine Räuber, die wilddieben wollen in eurem Forst.

Wir „alten Adler" haben nie die Stammtischgewohnheiten gehabt zu sagen: „Ja, wie wir noch jung waren, da...!" Nein, hierfür leben wir blutgebunden in euch und mit euch. Deshalb soll dieser Einblick in des „alten Adlers Kinderstube" für euch nichts anderes sein, als wenn ihr ein Photoalbum eurer eigenen Kinderzeit betrachtet und sagt: „Habe ich tatsächlich einmal so ausgesehen!"

Eurer eigenen Entwicklung sollt ihr euch freuen, euch bewußt sein, wie ihr geworden seid!

Und nun:

**Laßt euren Vogel sausen!**

* Zwickau, Auf eigene Rechnung und Gefahr *